Skrzydlata POLSKA



NR 24 (206) • 12 CZERWCA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI

Nasz korespondent z Czechosłowacji donosi:

TRZY NOWE REKORDY W ČSR

Rozegrane we Vrchlabi pierwsze konkurencje II Krajowych Zawodów Szybowcowych w CSR przyniosły szereg dobrych wyników. W prędkościowym przelocie docelowym na trasie Vrchlabi—Gottvaldovo padły trzy nowe rekordy krajowe. Z 39 startujących doleciało do celu 18 szybowników. Pozostali lądowali w okolicy Gottvaldova. Zwycięzcą tej konkurencji został Jaroslav Kumpost z Centralnej Szkoły Szybowcowej we Vrchlabi. Przeleciał on na „Laminarze" trasę 200 km w czasie 3 godz. 19 min i 6 sek, osiągając prędkość przelotową 65,6 km/h. Wynikiem tym Kumpost ustanowił nowy rekord Czechosłowacji.

Z pięciu startujących w tej konkurencji szybowniczek punkt docelowy — Gottvaldovo, osiągnęły dwie: Alena Ekertova i Vera Spidlova. Ekertova przeleciała wspomnianą trasę w czasie 4 godz. 26 min i 23 sek, osiągając prędkość przelotową 48,75 km/h. Wyczynem tym ustanowiła ona dwa rekordy krajowe: w przelocie prędkościowym i przelocie docelowym 216,5 km. Tym ostatnim wynikiem pobiła ona tegoroczny rekord w tej konkurencji, należący do O. Krulisovej (174 km).

VLASTA PIKRTOVA

AKTUALNOŚCI SZYBOWCOWE

OPRÓCZ rekordu Wandy Szemplińskiej i diamentu Andrzeja Koskowskiego, o których piszemy obok szybownicy nasi uzyskali w okresie od 27 do 31 maja następujące ciekawsze wyniki:

Popiel i **Kirakowski** na „Bocianach" (z pasażerami) oraz **Wojnar** na „Jaskółce" zaatakowali w dniu 27.5. rekordy świata na trasie docelowo - powrotnej: Lisie Kąty — Leszno — Lisie Kąty. Pierwsi dwaj osiągnęli Leszno i lądowali w drodze powrotnej — Popiel na 302, a Kirakowski na 280 kilometrze trasy. Natomiast Wojnar wrócił na lotnisko wyjściowe po 5 godzinach lotu, przelatując w sumie około 400 km, lecz bez osiągnięcia punktu zwrotnego.

Równie ambitną próbę podjęli w tym samym dniu **Ackerman i Kopernok** na „Jaskółkach". Ackerman atakował trasę: Inowrocław — Kielce — Inowrocław (530 km) i po 7 godzinach lotu (!) wrócił bezowocnie do punktu wyjściowego, a Kopernok, który wyszedł na trasę: Stalinogród — Leszno — Stalinogród (ponad 500 km), wylądował na półmetku — w Lesznie.

Pech prześladował również **Czmielównę**, która na „Jaskółce" ruszyła na podbój kobiecego rekordu światowego w przelocie docelowo-powrotnym: Wrocław — Gliwice — Wrocław. Zakończyła ona swój przelot w drodze powrotnej, zaledwie o 30 km od mety i tym samym od rekordu.

Z Warszawy w dniu 27.5. pilot **Sobieszczański** na „Musze" wykonał docelówkę do Sanoka, uzyskując odległością 305 km swój pierwszy diament i warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej. Natomiast **Bajewska, Sochacki, Makaruk i Brzoza** wykonali przeloty po trasie trójkąta 100 km, których wyniki podamy w Komunikacie Całorocznych Zawodów Nr 11. Trójkąty 190 km wykonali też piloci **Gajos** i **Cetner** w Kielcach, przy czym Cetner przebył trasę trzykrotnie w ciągu jednego lotu.

Dzień 28 maja był także dniem przelotów po trasach trójkątnych, wykonanych przez pilotów **Łuszcza, Wicińskiego, Januka, Gadomskiego i Nowika** z Białegostoku. Przeloty docelowo przedsięwzięli w tym dniu jedynie **Farsewicz** na „Jaskółce" i **Rębowski** na „Bocianie" — z Olsztyna do Lublina. Farsewicz osiągnął cel i odległością 325 km zdobył diament i warunek do Złotej Odznaki, a Rębowski zakończył próbę przelotem otwartym długości 282 km.

30 maja **Martyniec** z Lisich Kątów wykonał na „Musze" docelówkę do Mirosławic (320 km) i zdobył diament, a **Załęski** też na „Musze" zadowolił się tylko warunkiem do Złotej Odznaki, przelatując z Lisich Kątów do Prudnika (370 km).

Wreszcie 31 maja stał znów pod znakiem tras trójkątnych 100 km, które przelecieli: w Warszawie — **Pomianowski** i **Bajewska**, w Ostrowie — **Czesław Cnotliwy** i w Kielcach — **Sójka i Gajos.**

NASZA OKŁADKA: Sport samolotowy na razie nie może poszczycić się takimi sukcesami jakie osiąga szybownictwo. Jednak wytrwały trening pilotów, a także zapowiedź powstania Rady Samolotowej, pozwalają sądzić, że wkrótce usłyszymy coś o pierwszych sukcesach naszych pilotów samolotowych.
Foto: B. Koszewski





Szemplińska i Kubaczewski sięgają po rekordy

KOSKOWSKI PRZELATUJE 540 km

Dwa ostatnie dni maja przyniosły naszemu lotnictwu sportowemu nowe piękne osiągnięcia w postaci: czwartego już w tym roku diamentu za przelot ponad 500 km, kobiecego rekordu krajowego w prędkości przelotu po trasie trójkąta na szybowcu dwumiejscowym i krajowego rekordu spadochronowego, pretendującego do rekordu świata.

W poniedziałek — 30 maja pilot ANDRZEJ KOSKOWSKI wykonał na szybowcu „Żuraw" rewelacyjny przelot z Lęborka do Ustronia Cieszyńskiego, pokonując odległość ponad 540 km w linii prostej. Nazywamy przelot rewelacyjnym, gdyż dotychczasowe trasy wykonanych w Polsce „pięćsetek" układały się zawsze w kierunkach południowo-wschodnich, wschodnich i północno-wschodnich, albo zupełnie północnych, (np. T. Góra). Koskowskiemu udało się po raz pierwszy przelecieć tak zwaną odległość z północy na południe, przy czym przemierzył on nasz kraj niemal od granicy do granicy. Wyczyn ten dowodzi, że przy pewnych korzystnych sytuacjach pogodowych możliwe są długie przeloty szybowcowe, rozpoczynane na naszym wybrzeżu bałtyckim. Stwierdzenie to powinno wpłynąć mobilizująco na szybowników takich ośrodków jak Strzebielino, Słupsk i Szczecin.

Andrzej Koskowski zgłosił swój przelot jako docelowy do Bielska i tylko pełne zakrycie lotniska docelowego nie pozwoliło mu zrealizować swego zamierzenia w pełni. Lądowaniem w Ustroniu Cieszyńskim, położonym o 20 km na SWW od Bielska, osiągnął odległość ponad 540 km i zdobył tym samym drugi diament do swej Złotej Odznaki Szybowcowej.

Dnia następnego, a więc we wtorek — 31 maja, WANDA SZEMPLIŃSKA zaatakowała na szybowcu „Bocian" z pasażerką Zofią Widort trasę trójkąta 100 km: Warszawa — Kołbiel — Tłuszcz — Warszawa. Ten sam trójkąt przyniósł Szemplińskiej już w roku 1952 kobiecy rekord światowy (57,833 km/h), pobity następnie przez szybowniczkę radziecką Annę Samosadową wynikiem 64,285 km/h. Tym razem pilotka nasza uzyskała prędkość przelotu 64,8 km/h, poprawiając swój własny rekord krajowy i przewyższając nieznacznie rekord Samosadowej. Wynik ten nie stanowi jednak nowego rekordu światowego, do zatwierdzenia którego wg przepisów Kodeksu Sportowego FAI wymagana jest różnica co najmniej 2 km/h na korzyść wyniku nowego.

W tym samym dniu w Ostrowie Wlkp. Mistrz Sportu Spadochronowego JERZY KUBACZEWSKI przedsięwziął próbę pobicia rekordu światowego w konkurencji celności skoku z wysokości 600 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu. Próba powiodła się w pełni i Kubaczewski uzyskał średnią dwóch kolejnych skoków, wynoszącą 9,25 m odległości od środka koła. Wyczyn ten stanowi nowy rekord Polski i jest lepszy od dotychczasowego rekordu światowego, należącego do spadochroniarza radzieckiego PAWŁA KALITY — 11,10 m odległości od środka koła. Dokumentacja wyczynu zostanie przesłana do zatwierdzenia Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Warto przypomnieć, że nasz utalentowany skoczek Jerzy Kubaczewski jest już posiadaczem jednego światowego rekordu spadochronowego, również w konkurencji celności skoku z wysokości 600 m, ale z natychmiastowym otwarciem spadochronu (1,66 m).

Z okazji ustanowienia rekordów, Szemplińska i Kubaczewski otrzymali telegramy gratulacyjne od Zarządu Głównego ZMP.

JANUSZ MEISSNER W LISICH KĄTACH

Na zaproszenie redakcji „Skrzydlatej Polski" znany pisarz lotniczy Janusz Meissner odwiedził dnia 24 maja Wyczynową Szkołę Szybowcową w Lisich Kątach. Zapoznał się on z pracą i osiągnięciami szkoły oraz odbył między innymi loty na „Bocianie", z kierownikiem wyszkolenia Józefem Dankowskim oraz rekordzistą świata Jerzym Wojnarem.

Po południu w przyjacielskiej atmosferze odbyło się spotkanie Janusza Meissnera z szybownikami. Autor „Niebieskich dróg" zapoznał zebranych z własną drogą życiową — pilota i literata oraz z najbliższymi zamierzeniami pisarskimi. Na zakończenie miły gość odczytał dwa opowiadania ze swej książki „Na afrykańskim szlaku". Po kolacji toczyła się niezwykle ożywiona dyskusja, w której m. in. piloci opowiadali pisarzowi ciekawe fragmenty wrażeń z lotów.

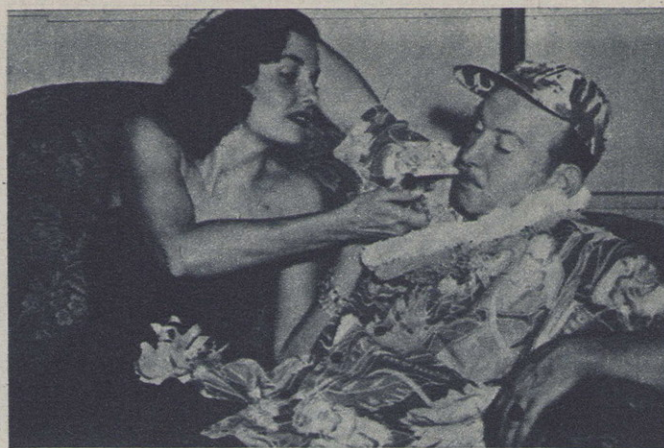
Dopiero późnym wieczorem szybownicy serdecznie żegnali Janusza Meissnera zapraszając go na II Szybowcowe Mistrzostwa Polski.

T. BIEŁACENKO

OBLICZE MORALNE LOTNIKÓW AMERYKAŃSKICH



Samoloty USAAF w dzień i w nocy zakłócają spokój mieszkańców Japonii. Robotnicy na polach ryżowych z trwogą patrzą na przelatujące maszyny, z których zawsze może coś spaść na ich głowy...



Najpierw dostał baty w Korei — a potem, wyrzucony z obszaru na północ od 38 równoleżnika, „reperuje" przy aktywnej pomocy pięknych „wampów" nadwątlone siły fizyczne i duchowe w luksusowej bazie w Japonii. Kto to? Łatwo zgadnąć: jeden z „bohaterów" amerykańskiego lotnictwa, czyli po prostu zwyczajny gangster powietrzny po nieudanej robocie.

OSIĄGNIĘCIA ZSRR, Chińskiej Republiki Ludowej i krajów demokracji ludowej oraz ruchy wyzwoleńcze krajów kolonialnych są dla imperialistów amerykańskich przysłowiową kością w gardle. Szukają oni też dla siebie wyjścia... w nowej wojnie. Szykujące się do wojny sfery rządzące USA prowadzą wyścig zbrojeń, z roku na rok zwiększając wydatki na cele wojenne.

Najbardziej charakterystyczną właściwością wyścigu zbrojeń, prowadzonego obecnie w USA, jest stałe zwiększanie liczebności sił powietrznych. W liście skierowanym do ministra obrony USA — Wilsona, prezydent Eisenhower zażądał, by do dnia 30 czerwca 1955 roku stan osobowy wojsk wszystkich rodzajów broni wynosił 3 miliony ludzi, przy jednoczesnym zwiększeniu liczebności wojsk lotniczych do 975 tys.

Amerykański dziennik „New York Post" podkreśla, że nowy budżet USA obliczony jest na wzrost potęgi lotniczej i broni atomową, a korespondent agencji „Associated Press" nazwał budżet ten — atomowym. Według określenia samego Eisenhowera, wydatki na zbrojenia lotnicze będą największymi w historii USA w okresie pokoju.

Przygotowując się do wojny amerykańscy imperialiści liczą na swoją reakcyjną soldateskę, stojącą na usługach całej polityki dolara, soldateskę, która stała się psem łańcuchowym imperializmu. Historia uczy, że siły zbrojne USA, a w pierwszym rzędzie ich dowódcy, nie wahali się nigdy zastosować najbardziej nieludzkich środków walki.

To imperialiści USA rzucili bomby atomowe w 1945 roku na dwa miasta japońskie: Hiroszimę i Nagasaki. Jak przyznają sami Amerykanie, bombardowania te nie były spowodowane koniecznością wojenną. Niszcząc ludność w tych dwóch miastach, Amerykanie chcieli zastraszyć, zaszantażować swoją potęgą militarną miłujące pokój narody.

Wychowanie wojska w USA obliczone jest na rozbudzenie w żołnierzach instynktów grabieży i zbrodni. Dowódcy starają się wmówić żołnierzom, że wojna do dobry interes (bussines).

Przykładem tego, jakie wyniki przynosi system wychowywania żołnierzy USA, może być interwencja tych wojsk w Korei. Amerykańscy lotnicy zyskali tu miano piratów powietrznych, znacznie przewyższających bestialstwem hitlerowców.

Piracka działalność lotnictwa USA została potwierdzona zresztą przez samych pilotów amerykańskich. Zestrzelony pod Phenianem pilot piechoty morskiej Robert Wood na pytanie co spowodowało, że brał udział w bestialskich bombardowaniach i rozstrzeliwaniach ludzi z powietrza, wyjaśnił: „Chciałem trochę zarobić. Rodzina, wiecie... Mój dziadek chciał założyć interes. Trzeba było mu pomóc".

Jak wiadomo, obecnie wojska lotnicze USA znajdują się w licznych państwach kapitalistycznych w Europie, Azji i Afryce. Amerykańskie lotnictwo i bazy wojenne znajdują się w Anglii, Francji, Włoszech i innych krajach. Amerykanie zachowują się tam jak okupanci, posługując się prawem eksterytorialności i ignorując miejscowe zwyczaje. Spekulacja na czarnym rynku, chuligaństwo i różne przestępstwa są na porządku dziennym.

Jednym z większych lotnisk amerykańskiego lotnictwa w Europie jest Wielka Brytania. Sami Amerykanie nazywają ją cynicznie „niezatapialnym lotniskowcem". Obecnie w 30 bazach lotniczych na terenie Anglii znajduje się ponad 60 tysięcy żołnierzy wojsk lotniczych USA. Większość personelu lotniczego to załogi strategicznych, dalekodystansowych bombowców. Prasa brytyjska podaje, że jeszcze nigdy w czasie pokoju nie było tyle obcych wojsk w Anglii, co obecnie. Wszystkie najlepsze lotniska zostały oddane Amerykanom.

O tym jakie cele przyświecają imperialistom USA można dowiedzieć się z wypowiedzi generała Stevensona, dowódcy 49 amerykańskiej dywizji lotniczej stacjonującej w Wielkiej Brytanii. 10 grudnia 1954 roku na lotnisku Bentwaters (Anglia) generał ten wyjaśnił, że na uzbrojeniu jego dywizji znajdują się bombowce, które przeznaczone są do ataku atomowego na Związek Radziecki oraz że zadanie to zostało postawione jeszcze dwa i pół roku temu.

Występując z zapowiedzią wojny atomowej generał Stevenson wpisał tym samym swoje nazwisko na listę przyszłych przestępców wojennych, godnych naśladowców hitlerowskich zbrodniarzy wojennych.

Amerykańscy i inni kandydaci na przestępców wojennych wiodą jedynie spory jaka broń — atomowa czy bakteriologiczna — będzie wygodniejsza w zastosowaniu. Niedawno pewien pułkownik lotnictwa USA pisał w angielskim czasopiśmie: „Obliczono, że zniszczenie ludności miejskiej przy pomocy broni jądrowej można przeprowadzić stosunkowo małym kosztem. Koszt zabicia jednego człowieka wynosi bowiem kilka dolarów." Pułkownik daje pierwszeństwo broni atomowej dlatego, że jest ona najtańszym środkiem niszczenia ludzi i dóbr materialnych. Natomiast generał amerykański Bullin uważa, że lepsza jest broń chemiczna i bakteriologiczna, dlatego, że niszcząc ludzi „nie niszczy dóbr materialnych". Trzeba chyba zatracić w ogóle poczucie człowieczeństwa, by móc prowadzić takie rozważania.

Wojska USA znajdujące się w Anglii czują się tak, jakby były w kraju podbitym. Żołnierze nie podporządkowują się władzom brytyjskim ani obowiązującemu prawodawstwu. Żołnierze i oficerowie USA terroryzują mieszkańców miast i wsi, w pobliżu których znajdują się ich lotniska.

Jak zmuszony był przyznać dziennik „Times", amerykańscy lotnicy „patrzą na miasta i wsie Anglii jak na miejsca egzotycznych rozrywek".

W miastach wschodniej Anglii, w starych uniwersyteckich grodach Cambridge i Oxford, znajduje się największe zgrupowanie baz amerykańskich. Bójki, chuligaństwo i niemoralne wybryki żołnierzy USA spowodowały, że mieszkańcy tych miast przestali uczęszczać do swoich klubów, sal tańca, barów, tam gdzie przebywają amerykańscy lotnicy.

Jak podaje prasa brytyjska, kobiety obawiają się wychodzić na ulicę samotnie od chwili, gdy założono w pobliżu miasta bazę lotniczą USA. Z nastaniem bowiem ciemności grupy Amerykanów urządzają „polowania na kobiety".

Prasa brytyjska publikuje także liczne przestępstwa dokonywane przez żołnierzy amerykańskich. Amerykanie jeżdżą na przykład po ulicach samochodami z nieprzepisową, nadmierną szybkością, co powoduje liczne wypadki. Niedawno dziennik „Daily Worker" podał, że ciężarowy samochód amerykański, za kierownicą którego siedział pijany oficer lotnictwa William Bewer, na ulicy miasta Croydon zabił dwie kobiety i jedno dziecko. W dwa dni potem amerykański lotnik zabił samochodem brzemienną kobietę w jednej ze wsi hrabstwa Surrey.

Jeszcze gorzej poczynają sobie żołnierze wojsk lotniczych wchodzący w skład armii okupującej Niemcy zachodnie. Zachodnio-niemieckie gazety prawie co dzień przynoszą wiadomości o nowych przestępstwach żołnierzy i oficerów USA. Na przykład w pobliżu miasta Bamberg grupa pijanych żołnierzy z pobliskiej bazy lotniczej napadła na procesję udającą się na cmentarz i pobiła ludzi kamieniami, obrzucając nimi również groby. W innym miejscu samochód wojsk lotniczych najechał na grupę ludzi, zabijając dwie kobiety i dwuletnie dziecko.

Podobnie zachowują się Amerykanie w Japonii. Odebrano narodowi japońskiemu najurodzajniejsze połacie kraju, zamieniając je na wielkie lotniska i tereny wojskowe. Amerykańskie samoloty w dzień i w nocy latają nad japońskimi miastami i wsiami. Częstokroć z tych samolotów „dla rozrywki" zrzucane są puste beczki, koła samochodowe itp. Za „zabawy" pilotów amerykańskich płaci drogo naród japoński. Giną ludzie i niszczy się ich dobytek. Niemoralne prowadzenie się Amerykanów wpływa ujemnie na młodzież japońską.

Tak zachowują się lotnicy amerykańscy we wszystkich tych krajach, na których terytorium znajdują się lotnicze bazy wojenne imperialistów USA. Takie jest prawdziwe oblicze amerykańskich lotników i innych żołnierzy służących w siłach zbrojnych USA, oblicze świadczące o ich upadku moralnym i nieludzkich instynktach.

Wszyscy ludzie na świecie, w tej liczbie także i naród Ameryki, z oburzeniem potępiają rozbójniczą, antynarodową politykę imperializmu USA. Masy ludowe miłujące pokój zwiększają walkę przeciw imperializmowi amerykańskiemu, przeciw wszelkiej maści podżegaczom wojennym.

(„Krylia Rodiny" nr 5/55)



„Zabawy" amerykańskich wojaków. Rysunek Borysa Jefimowa („Krylia Rodiny" nr 5/55).

CZWÓRKA PŁATOWCOWA

EGZAMINY końcowe nie są łatwe, tak jak nie łatwą była czteroletnia nauka, wymagająca od każdego z uczniów wielkiej sumienności i nieustannego pogłębiania wiedzy. Dlatego też na ostateczną ocenę złoży się wiele czynników. Ocena ta będzie znana już wszystkim w niedługim czasie, gdyż wkrótce kończy się rok szkolny i ostatnia klasa pożegna nauczycieli, kolegów i szkołę. Szczególnie radosne będą chwile dla tych, którzy przyszli tutaj z zamiłowaniem do lotnictwa, wykazali się pilnością, a ponadto złożą egzamin z wynikiem pozytywnym.

Oni to za kilka dni opuszczą mury Technikum Budowy Silników przy ul. Hożej 88 jako absolwenci, otrzymując tytuły techników-mechaników w specjalności budowy płatowców i budowy silników. Od tej chwili staną się wykwalifikowanymi pracownikami o średnim poziomie technicznym. Pracy dla nich nie braknie. Większość z nich znajdzie zatrudnienie w zakładach produkujących lub remontujących płatowce i szybowce lub użytkujących sprzęt lotniczy. Nie jest też dla nikogo tajemnicą, że najlepsi pójdą na wyższe uczelnie techniczne lub wyjadą na studia zagranicę.

Do takich, z których lotnictwo będzie miało w przyszłości naprawdę pociechę, należą obok wielu chłopców z klas młodszych przede wszystkim ci najstarsi, którzy za kilka dni zostaną absolwentami. Właśnie dzisiaj, z perspektywy czterech lat, można podsumować ich pracę i zapał, podkreślić zamiłowanie, wreszcie o nich samych powiedzieć choćby kilka słów. Są to chłopcy liczący nie więcej jak 18 lat, wszyscy zetempowcy, uczniowie ostatniej klasy budowy płatowców — klasy IVa.

Gdybyście zobaczyli Kazimierza Rzemka, trudno byłoby Wam w pierwszej chwili powiedzieć, że macie do czynienia z jednym z tych, którzy już na dość odległą przyszłość postanowili związać się w swych planach z techniką lotniczą. Dopiero z rozmowy i oceny jego pracy można stwierdzić, jak silnie Rzemek zespolony jest z lotnictwem. Należy on do wyróżniających się uczniów, zawsze pracowitych i uporczywych w nauce.

— Od najmłodszych lat buduję modele latające i badam je według własnych możliwości, dochodząc niejednokrotnie do ciekawych dla mnie spostrzeżeń. Szczególnie interesuję się latającymi skrzydłami. Pragnę dalej studiować i marzę o pracy konstruktora lotniczego — mówi Rzemek.

Jeżeli oblicze Rzemka jest na ogół poważne i czasem zamyślone, to Stefana Rojka — skłonne do uśmiechu. Aczkolwiek w nauce nie dorównuje najlepszym, to jednak posiada wiele ambicji i chęci, a radzi sobie nie gorzej od innych.

Gdy zapytuję o najbliższe zamierzenia, odpowiada:

— Obecnie uczęszczam na szkolenie samolotowe prowadzone przez Aeroklub Warszawski. Po jego ukończeniu pragnę w najkrótszym czasie pójść do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Najmłodszym bodaj ze wszystkich jest Stanisław Mańkowski. Już z wyglądu i zachowania wyróżnia się swoją sylwetką sportowca. Ale gdy dodać jeszcze słowo: szybownik, myślę, że wystarczy to dla niejednego, aby wyrobić sobie o nim zdanie. Bo Staszek oprócz nauki w Technikum każdą wolną chwilę spędza na lotnisku, jak również na studiowaniu dodatkowych wiadomości lotniczych z literatury nadobowiązkowej. Jednym słowem — jest zachłanny w zdobywaniu wiedzy lotniczej. Dotychczas wylatał 35 godzin na szybowcach, a ostatnio uzyskał drugi warunek do srebrnej odznaki szybowcowej.

Ostatnim z czwórki płatowcowej jest Jerzy Łyżwiński — sumienny w nauce i znany na terenie szkoły jako dobry organizator, mobilizujący młodzież do samokształcenia.

— Szczególnie interesuję się konstrukcjami maszyn szybkich i w tym kierunku pragnę się specjalizować — mówi krótko o swoich zamierzeniach.

Częstym gościem szkoły jest zeszłoroczny absolwent Technikum, obecny słuchacz Wojskowej Akademii Technicznej — Adam Chałka. Przychodzą tu i inni, aby porozmawiać z kolegami oraz przedyskutować niejeden pasjonujący problem lotniczy. Ten moment łączności ze szkołą już po jej opuszczeniu jest nie tylko wiele mówiący, ale charakteryzuje wysoki poziom wychowawczy Technikum.

Niemniej poważne ambicje posiada również klasa budowy silników. W niej to oprócz Andrzeja Antoniaka i Włodzimierza Jastrzębskiego na wyróżnienie zasługuje Andrzej Śliwiński. Jest on dobrym organizatorem i zapalonym miłośnikiem lotnictwa, pomaga innym, a szczególnie słabszym, mniej zdolnym, którym pomoc ta jest niezbędna.

Trudno byłoby sobie pomyśleć, aby bez pomocy nauczycieli - inżynierów lotniczych, mogli uczniowie Technikum pogłębiać i rozwijać swoje umiejętności. Dlatego z tego miejsca należy wyróżnić inż. Antoniego Jakubowskiego i inż. Henryka Jasieckiego. Oprócz nich chłopcy z serdecznością wspominają inż. Czesława Garusiewicza, który wydatnie pomaga „lotnikom" i otacza ich opieką. Wychowawcą najmłodszej klasy silnikowej jest mgr Józef Kaczmarek.

A oto co dowiaduję się z rozmowy z kierownictwem:

— Nauka dostosowana jest do potrzeb przemysłu oraz zadań szkolenia zawodowego wynikających z uchwał II Zjazdu Partii, jak również wytycznych konferencji sierpniowej i analizy pracy dydaktyczno-wychowawczej za ostatni okres — mówi dyrektor Technikum Eugeniusz Hanyga.

— Podjęliśmy walkę o jak najlepsze wyniki nauczania i wychowania, poprzez przestrzeganie dyscypliny programowej, maksymalnego wykorzystania godziny lekcyjnej, stosowania poglądowości w nauczaniu oraz podstawowych zasad dydaktyki — odpowiada zastępca dyrektora do spraw pedagogicznych mgr Stefan Teski.

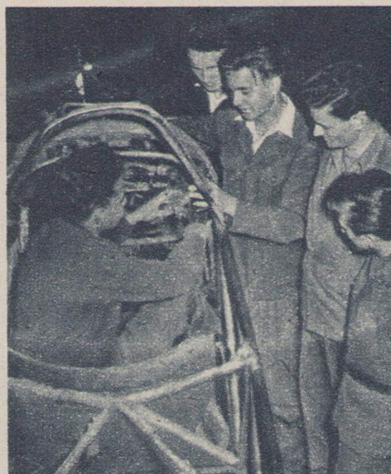
Analizując pracę Technikum, należy stwierdzić stopniową poprawę wyników nauczania w porównaniu z poprzednim okresem. Liczba uczniów z pozytywnymi ocenami ciągle wzrasta. Widoczny jest również wysiłek dyrekcji i nauczycieli w celu polepszenia metod nauczania. Nawiązanie bliższej współpracy z zakładem opiekuńczym wpłynęło dodatnio na podniesienie wyników w nauce. Dzięki inicjatywie inż. Jana Murawskiego, Koło Młodego Technika wyposażone zostało w dwie tokarki oraz przyrządy pomiarowe, modele silników itp. Także Komitet Rodzicielski, a szczególnie sekcja naukowa pod kierownictwem Adama Bojara, dobrze pomaga szkole. Jeżeli chodzi o współzawodnictwo w nauce, pracy i zajęciach warsztatowych, to polega ono na tym, że klasy podzielono na brygady, których wyniki obrazują pięknie wykonane tablice ozdobione rysunkami lotniczymi.

Aczkolwiek szkoła stara się przekazać jak najlepiej przygotowanych absolwentów do produkcji, to jednak w swojej pracy napotyka na wiele trudności. Przede wszystkim nie dysponuje ona właściwym pomieszczeniem. Warunki lokalowe zmuszają ją do korzystania z bazy warsztatowej Technikum Budowy Samochodów przy ulicy Targowej, słabo wyposażonej w odpowiednią ilość nowoczesnych maszyn. Wypada się zapytać Ministerstwo Przemysłu Motoryzacyjnego, czy rzeczywiście nie jest w stanie więcej pomóc szkole, lub krócej mówiąc — młodzieży, która powinna mieć większą ilość nowoczesnych pomocy naukowych oraz właściwe warunki nauki?

Mija znowu rok. Setki wyszkolonych młodych specjalistów lotniczych opuści mury szkół, aby pójść do zaszczytnej i odpowiedzialnej pracy w przemyśle lub kontynuować studia na Politechnice. Myślę, że zgodzicie się, gdy redakcja w następnym roku odszuka „czwórkę płatowcową", aby donieść Wam, co u nich słychać oraz przekonać się, czy lotnictwo nie było dla nich słomianym zapałem lecz naprawdę czymś więcej.

Na pewno jesteście ciekawi. My także. A więc do zobaczenia za rok.

TADEUSZ MALINOWSKI



Czwórka płatowcowa: w kabinie „Jaka" Stefan Rojek, stoją od lewej: Rzemek, Mańkowski, Łyżwiński oraz ich starszy kolega słuchacz WAT — Adam Chałka.



Stefan Rojek i Stanisław Mańkowski przy jednej z lotniczych pomocy naukowych.

Foto.: Koszewski (5)



Jerzy Łyżwiński i Kazimierz Rzemek podczas dyskusji nad konstrukcją statecznika pionowego.



Najmłodsi, bo pierwszoklasiści — prowadzą ożywioną rozmowę na temat pracy silnika.



Uczniowie Technikum Budowy Silników w czasie zajęć.

na Skrzydłach „JASKÓŁKI"

Napisała: **WANDA SZEMPLIŃSKA**
Ilustrował: **JANUSZ ROCKI**

Jutro mija rocznica rozpoczęcia Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie. Na zawodach tych zacieśniła się przyjaźń między szybownikami wielu krajów poprzez wymianę doświadczeń oraz szlachetną walkę sportową. Dla upamiętnienia tego doniosłego wydarzenia jakie miało miejsce w szybownictwie światowym rozpoczynamy druk obszernych fragmentów wspomnień Szybowcowej Mistrzyni Polski i rekordzistki świata — Wandy Szemplińskiej. Wspomnienia te nie mają ambicji oceny MZS, lecz są raczej wrażeniami notowanymi na gorąco przez naszą młodą zawodniczkę.

Redakcja

TRUDNO jest o zgodę między szybownikami i meteo, jeśli są słabe warunki. Czyż to nie naturalne? My żądamy od nich, aby wyczarowali ładną pogodę, a oni wzruszają ramionami i rozkładają ręce. I tym razem nie było inaczej. Bo oto przy słabych, a nawet beznadziejnie zapowiadających się warunkach. Komisja Sportowa „bazująca" na komunikacie meteorologicznym ogłasza konkurencję przelotu na trasie 300 km!

Czy można sobie wtedy wyobrazić w jak niebezpiecznej sytuacji znalazła się osłona meteo?

Toteż w tym dniu mgr Parczewski miał ciężki dzień. Chodził wśród pilotów dyskutujących grupkami obok przygotowanych do startu szybowców. Tłumaczył i przekonywał, twierdził, że pogoda ulegnie zmianie, że będą piękne warunki. My natomiast, nieco zachmurzeni, spoglądaliśmy na niebo, potem po sobie, wreszcie błądziliśmy znowu wzrokiem po niebie. Patrzyliśmy pilnie na mapę pogody i napróżno usiłowaliśmy uwierzyć w pełne optymizmu słowa magistra.

Cóż było robić. Decyzja już zapadła: lecimy na przelot prędkościowy Leszno — Kielce (305 km). Dyskusja nad komunikatem meteo i taktyką tej konkurencji szła nam jakoś niemrawo. Zresztą było mało czasu. Ze względu na długość przelotu start otwarto dosyć wcześnie.

Wykreśliwszy na mapie trasę, która nawigacyjnie nie była łatwa, przestudiowałam ją dokładnie i zrobiłam niezbędne obliczenia. Mapy i „drajek" służący do wszelkich obliczeń w powietrzu, począwszy od nawigacyjnych, a skończywszy na dolotowych, wsunęłam między drewnianą osłonę tablicy przyrządów i kabinkę. Następnie zamocowałam krążek na wariometrze i zaczęłam wkładać spadochron.

Szybowce jeden za drugim szły w powietrze. Całe lotnisko — od szosy, na której stały gromady ludzi, aż do niewielkiego lasku po przeciwległej stronie — tetniło życiem. Małe niezgrabne „CSS-y" co chwilę startowały i podchodziły do lądowania, aby kołysząc się podkołować do stojących w równych szeregach szybowców.

Nareszcie kolej na mnie. Siedząc w kabinie kontroluję zaczep, działanie sterów, dociągam pasy i podnoszę rękę na znak: gotowe. „CSS" rusza delikatnie, napręża linę. Zaczynamy nabierać prędkości. Z tą chwilą „Jaskółka" ulega cudownej przemianie. Od końców giętkich skrzydeł i przez cienki kadłub przebiegł ją dreszcz, który ześrodkowany poprzez dźwignie sterowe przeniósł się do dłoni pilota — dając tym znak poddania się jego woli. Ciężka i bezsilna na ziemi, z chwilą oderwania się od niej jest lekka, zwinna i posłuszna na każde drgnienie steru. Czujnie wsłuchana w każdy ruch dłoni pilota, niemal wyprzedza jego życzenia. Pęd wiatru sprawił, że ożyła — srebrzysta i zwinna — prawdziwa jaskółka.

Powoli wychodzimy coraz wyżej, latając w pobliżu lotniska i wypatrując noszeń. Szukam szybowców, które wystartowały przede mną. Są! Krążą bezładnie tu i tam, najczęściej po dwa lub trzy w jednym kominie, zupełnie nisko.

Co za paskudne warunki — wzruszam ramionami ze złością.

W brudnym, zasnutym ciemnymi oparami powietrzu wiszą niekształtne, bure kłaki chmur. Szare strzępy zwisają im u podstawy. Wyglądają jakby nie mogły przetrwać dłużej w powietrzu i lada chwila opadną na ziemię. Gdzie niegdzie między nimi prześwituje słońce, które z trudem przedziera się przez poszarzałe od kurzu powietrze.

Wreszcie wyczepiam się w słabiutkim noszeniu nad wioską Swiętochowice, nad którą właśnie rozbłysł skrawek słońca. W miarę nabierania wysokości widzialność maleje. Ziemia wydaje się zasnuta szarą mgłą. Taka sama zresztą, rzadka i bezkształtna masa wisi również nade mną. Ta „górna mgła" — to nędzne imitacje cumulusów, gęstnieją gwałtownie już na wysokości 1 000 m.

Mniej więcej w pół godziny po starcie warunki uległy nieco polepszeniu. Na ziemi widać było duże plamy słońca. Chmury natomiast bielały i jakby zgęstniały — wyglądały jędrniej. Ale trwało to krótko. Wkrótce słońce zniknęło prawie zupełnie.

Jest już po godzinie 11,00. Zdaję sobie sprawę, że nie ma na co czekać. Najwyższa pora na meldowanie się — a tu jak na złość nie mogę dokręcić „Jaskółki" do pułapu. Nie wiem nawet, czy większość zawodników odeszła już na trasę, czy też nie, ponieważ widoczność jest naprawdę paskudna. Tylko od czasu do czasu dostrzegam niewyraźne sylwetki szybowców. Słabiutkie prądy powietrza niechętnie dźwigają wzwyż moją „Jaskółkę".



Niekiedy opadam niżej, aby następnie wyszukać miejsc, gdzie przez chwilę odzyskuję utraconą wysokość. I tak naprzemian, jakby dla urozmaicenia. Nie rezygnuję, lecz cierpliwie krążę, uważnie śledząc każde drgniecie szybowca, którym zawiadamia on mnie o silniejszym noszeniu. Tuż obok śmiga „Jaskółka" Jurka Wojnara.

Po dłuższej „gimnastyce" nareszcie dochodzimy pułapu. Lecimy teraz wprost nad lotnisko, na którym wyłożona jest biała taśma — linia otwarcia startu. Wtem z boku z zagmatwanego kształtu chmur wyskakuje w moim kierunku „Air" Marcelle Choisnet.

A więc już jest! — pomyślałam.

Wysokość mam tak małą, że nie ma sensu pikować nad taśmą. Lekko oddaję drążek i z cichym szumem przelatuję nad nią na 800 metrach.

Spoglądam na zegarek — jest godzina 11,20. I co dalej? — rozważam.

Doprawdy trudno było wybrać gorsze warunki na tak poważną konkurencję jaką jest przelot 300 km. Lecę prosto, mijam miasto i z radością dostrzegam całą gromadę szybowców krążących pod... nie łatwo powiedzieć pod czym, bo chmury tej nie można nazwać cumulusem. Z daleka sprawia to pocieszny widok. Szybowce wyglądają jak stado wron kręcących się zaciekle wokół niewidzialnego wroga.

Co tam się dzieje?

Kilkanaście maszyn wiruje jak w ukropie przy czym różnica wysokości między najniższym i najwyższym nie przekracza 200 m. Cała ta zwariowana karuzela jest jakby powiązana niewidzialnymi nićmi. Gdy tylko jeden z szybowców odskoczy nieco od gromady i odszuka widocznie silniejsze noszenia, wówczas zacznie przygarniać ku sobie inne maszyny.. Wtedy to, niemal wszyscy, błyskawicznie przemieszczają się w jego kierunku i znowu nie słabnie zaciekła gonitwa.

Wpadam w sam środek tego „diabelskiego młynka". Tuż obok mnie latają „Jaskółki", „Sohaje", „Juniusy", „Futary" i „Air" Marcelle Choisnet. Nie widzę tylko „A — 9" i „Rury". Nie ma również drugiego „Air 102". C z y ż b y p o l e c i e l i w c z e ś n i e j?

W górze i w dole krążą szybowce, jest ich pełno dookoła. Na wysokości mojej „Jaskółki" chodzą również dwie maszyny. Staram się je wyprzedzić, chciwie wczuwając się w każde drgnienie wariometru, który jednak nie przekracza wartości 0,5 m sek wznoszenia. Zresztą nie sposób patrzeć na przyrządy. Trzeba bacznie uważać, aby przy ciągłym mijaniu i ściganiu nie potknąć kogoś w powietrzu. Tutaj czyjeś skrzydło, tam znowu ogon, czy też kabina ze skurczoną sylwetką pilota miga mi przed oczami. Można by powiedzieć, że szybowce niemal ocierają się o siebie. Trwa zacięta walka o wysokość.

Ale to nic. W tak słabych warunkach przyjemnie jest lecieć w towarzystwie. Bądź co bądź szanse wytrwania w powietrzu są wtedy dużo większe. Bo niestety w tej chwili jedynym i najważniejszym zadaniem jest wytrwanie w górze. O osiągnięciu większej prędkości przelotowej nie ma nawet mowy.

Na wysokości około 900 m „szybowcowa karuzela" rozpada się i maszyny po dwie lub trzy lecą na trasę, znikając z pola widzenia. Również i ja odchodzę w stronę, gdzie na tle jednolitej warstwy chmur widnieją ciemniejsze, świeższe partie, zapowiadające noszenia. Wkrótce gubię z oczu liczne towarzystwo, z którym latałam w pierwszym kominie. Lecąc samotnie przed siebie zaczynam się niepokoić. Na 600 metrach widzę nagle łagodnie krążący szybowiec. Podlatuję na tej samej wysokości i kładę „Jaskółkę" w płaski zakręt tuż za ogonem... „Aira" Marcelle Choisnet. Dziwne, że też zawsze musimy się spotkać w ciężkich chwilach! Strzałka wariometru ledwo, ledwo przekracza 0.

Co robić? — myślę i patrzę wokół rozpaczliwie.

Sytuacja jest beznadziejna. Zewsząd otacza nas szara, ciemna mgła. Dostrzec można tylko mały skrawek ziemi przecięty linią toru. Pola i lasy tuż przy torze są już mętne i zamazane. Gdyby nie busola, można by latać wokoło nie mając żadnego wskaźnika kierunku. Nigdzie ani skrawka słońca. Posępna warstwa chmur nie przepuszcza najmniejszego promyka.

Jednakże dłuższe wiszenie na „zerku" nie ma sensu. Prawie jednocześnie wychodzimy z krążenia i lecąc obok siebie obserwujemy wzajemne ruchy swoich szybowców. Wysokość maleje powoli, ale nieustannie. I oto ponownie łapiemy „zero", a raczej wyszukuje je pani Choisnet. Ja natomiast dochodzę do niej, ale jestem już niżej prawie o 20 m.

Wtedy zaczyna się walka, długa i uporczywa. Walka niemal beznadziejna, walka o każdy centymetr wysokości. Zaciskam zęby. Widzę wyraźnie jak Marcelle centymetr po centymetrze, potem metr po metrze wyprzedza mnie. Długoskrzydły, biały „Air" w powolnym, łagodnym krążeniu mocno trzyma się słabiutkiego prądu. Moja szybka „Jaskółka" o wąskich, cienkich skrzydłach nie może mu dorównać.

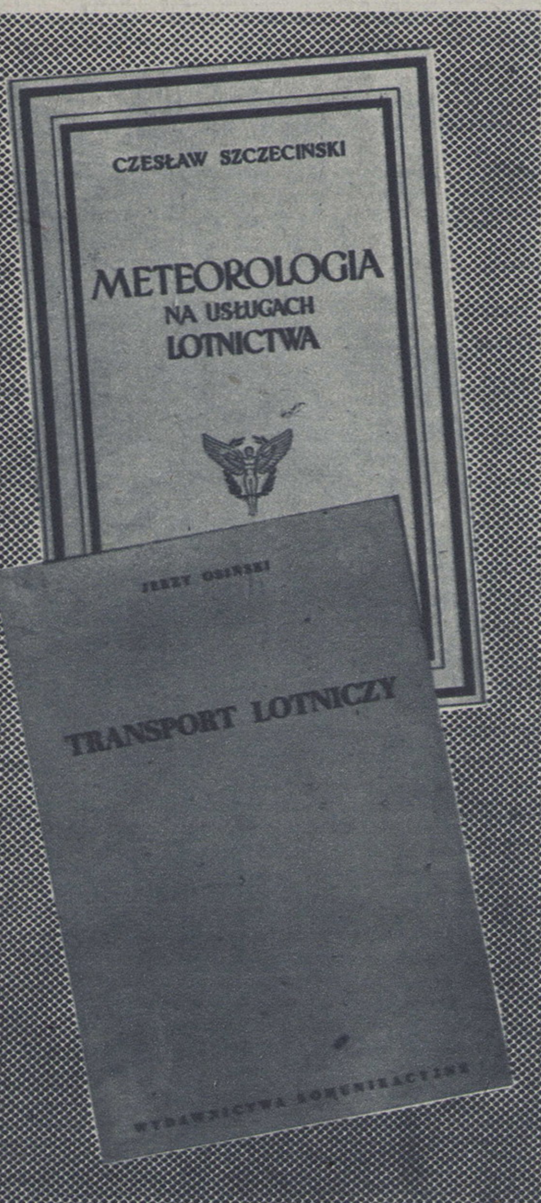
Co robić? Żeby choć trochę słońca, choć troszeczkę...

Nie wiem czy trwało to długo. Czas zegarowy nie ma w tym przypadku znaczenia. Aż nagle jak w bajce, na ruch czarodziejskiej laseczki, ukazuje się słońce. Mała plama światła rozzłaca czerwone dachy jakiejś niewielkiej wioski, oświetla różnobarwną szachownicę pól. W słupie światła, przenikającego zwały chmur, drgają pyłki mgły i dymów. Na tle ziemi ogarniający cały horyzont wygląda to jak garść złota rzucona w ciemną plamę ziemi.

(cdn)

NA TROPACH KSIĄŻKI LOTNICZEJ — CIĄG DALSZY

MICHAŁ GOSZCZYŃSKI
Wydawnictwa Komunikacyjne



Po przeczytaniu artykułów: Stanisława Biskupskiego — „Na tropach książki lotniczej" i Józefa Wójcickiego — „Nasze wydawnicze loty" w nr. 20 i 21 „Skrzydlatej Polski", pragnę je uzupełnić nowymi wiadomościami, aby czytelnik nie pozostał w przekonaniu, że to jest już wszystko co zostało zrobione i co się robi w dziedzinie „produkcji" książek o tematyce lotniczej.

Autorzy wspomnianych artykułów zaznaczyli co prawda, że ich przegląd nie obejmuje, rzecz oczywista, całego spisu wydanych i przygotowywanych przez Wydawnictwo MON pozycji. Stanisław Biskupski wspomniał nawet o tym, że istnieje jeszcze drugie wydawnictwo — Wydawnictwa Komunikacyjne — które „ma na swoim sumieniu" kilka pozycji lotniczych, a w których „profilu wydawniczym" leżą zagadnienia komunikacji i transportu lotniczego.

Otóż, jak się już zapewne czytelnik domyśla, chcę poświęcić kilka słów właśnie tym książkom Wydawnictw Komunikacyjnych, które się już ukazały i tym, które są w opracowaniu — jednym słowem — na temat dorobku w dziedzinie książki lotniczej oraz planów Wydawnictw na najbliższą przyszłość.

Trzeba przyznać, że pierwsze pozycje lotnicze wydane przez Wydawnictwa Komunikacyjne powstawały z pewnymi trudnościami, a to z powodu braku autorów, opiniodawców i redaktorów, którzy mogliby przezwyciężyć pionierskie kłopoty i błędy, jak również wobec braku znajomości potrzeb i wymagań czytelników, z którymi wydawnictwa nie posiadały kontaktu. Rezultatem tego początkowego okresu były jednak już takie książki jak: Szczecińskiego — „Meteorologia na usługach lotnictwa" (1952), Minorskiego — „Samolot — nowoczesna maszyna rolnicza" (1953), Osińskiego — „Transport lotniczy" (1954), Kekusza, Rybarskiego i Zbrowskiego — „Organizacja ruchu samolotów cywilnych" (1954), Badowskiego i Janika — „Radionawigacja lotnicza" (1955) oraz Brzoski — „Metoda utwierdzania sprężystego w konstrukcjach lotniczych" (1955).

Pomimo tego szczupłego dorobku książki Wydawnictw Komunikacyjnych spotkały się z bardzo życzliwym przyjęciem oraz jak najlepszą opinią czytelnika, czego dowodem są recenzje zamieszczane niejednokrotnie na łamach „Skrzydlatej Polski" i wypowiedzi odbiorców. Z tego początkowego okresu Wydawnictwa Komunikacyjne postanowiły wyjść zdecydowanie w latach 1955 i 1956, czemu w dużej mierze pomogło nawiązanie ściślejszych kontaktów z Zarządem Lotnictwa Cywilnego i Pionem Lotniczym Ligi Przyjaciół Żołnierza w zakresie ich potrzeb wydawniczych. W rezultacie „profil" zagadnień lotniczych został nieco poszerzony i obejmuje teraz zarówno komunikację i transport, jak i sport samolotowy i szybowcowy, spadochroniarstwo i modelarstwo — w takim zakresie, aby dostarczyć czytelnikowi podręczników i książek podnoszących jego kwalifikacje zawodowe i sportowe.

Postarajmy się przyjrzeć krótko książkom, które ukażą się na półkach księgarskich w 1955 i 56 roku. Zarówno tematyka tych książek jak i nazwiska autorów, z których wielu ogół czytelników już zna, pozwolą zorientować się czy Wydawnictwa Komunikacyjne zaspokoją przynajmniej w części „apetyty" czytelników-lotników.

A więc w pierwszym rzędzie — już w krótkim czasie ujrzymy pracę zbiorową Kekusza, Rybarskiego, Szczecińskiego i Zbrowskiego „Vademecum nawigatora lotniczego" — praca ta, przeznaczona przede wszystkim dla personelu lotniczego PLL „LOT", zawiera skondensowany zbiór najważniejszych tablic, wzorów, wykresów i map, tak bardzo potrzebnych w codziennej pracy nawigatora lotniczego. Równocześnie powinna ona w równej mierze zainteresować instruktorów lotnictwa sportowego, cały personel ziemny kontroli ruchu, zawiadowców lotnisk oraz służbę meteorologiczną. Po raz pierwszy w historii polskiej książki lotniczej pozycja ta będzie bogato ilustrowana w pięciu kolorach.

Drugą pozycją, pionierską w tym zagadnieniu w Polsce, która ukaże się za kilka miesięcy, będzie „Astronawigacja lotnicza" — Janika i Zbrowskiego. Jakkolwiek tematyka książki jest dość specyficzna i interesuje przede wszystkim personel latający linii komunikacyjnych, to jednak z uwagi na bardzo przystępne opracowanie tematu, powinna się ona znaleźć w rękach szerokiego grona czytelników lotniczych.

Kolejnymi pozycjami, które się ukażą w latach 1955 i 56, będą:

— Strzeszewskiego — „Zarys tłokowych silników lotniczych" — przeznaczona w pierwszym rzędzie jako pomoc dla studentów politechniki i młodszych konstruktorów silników lotniczych,

— Bentkowskiego — „Tłokowy silnik lotniczy". Jakkolwiek książka ta omawia również zagadnienie silnika tłokowego, to jednak zupełnie w innym ujęciu niż poprzednia praca. Przeznaczona ona będzie przede wszystkim dla mechaników lotniczych oraz pilotów komunikacyjnych i sportowych, podając zasady pracy i budowy silnika lotniczego, szczególne rozwiązania konstrukcyjne oraz zarys materiałoznawstwa.

— Janik i Malinowski — „Nawigacja lotnicza". Książka ta ze względu na jej poziom i szerokie ujęcie zainteresuje przede wszystkim personel latający linii komunikacyjnych, dużo jednak bardzo ciekawego materiału dla pogłębienia swoich wiadomości teoretycznych znajdą również instruktorzy Ligi Przyjaciół Żołnierza.

— Abłamowicz — „Pilotaż bez widoczności" — to niewątpliwie książka, która zainteresuje i nauczy wiele szeroki ogół pilotów samolotowych i szybowcowych LPŻ. Autor poda w niej z jednej strony teorię lotu na przyrządy i wyposażenie, a następnie zasady nauki pilotażu bez widoczności, z drugiej natomiast wyraźnie omówi specyfikę zastosowania pilotażu bez widoczności dla celów szybownictwa oraz lotnictwa samolotowego. Niezależnie omówione zostaną tu zasady i metody lądowań bez widoczności oraz symulatory lotu i ich zastosowanie do celów nauki i treningu.

— Szczeciński — „Lotniczy elementarz meteorologiczny" — to nowa pozycja z zakresu meteorologii, w ujęciu jak najbardziej zrozumiałym dla szerokiego ogółu adeptów lotniczych. Książkę tę w odróżnieniu od wydanych już na ten temat pozycji będzie charakteryzować dostosowanie do potrzeb i programu podstawowego szkolenia lotniczego wymaganego na kursach i w szkołach LPŻ oraz kolorowa i bogata szata graficzna.

— Korsak i Wojciechowski — „Zdalne sterowanie modeli". Książka ta zainteresuje wszystkich modelarzy. Autorzy zapoznają czytelników, w przystępnej i bogato ilustrowanej konkretnymi przykładami formie, z zagadnieniami automatyki i telemechaniki modelarstwa lotniczego, wodnego i lądowego. Warto tu wspomnieć, że książka ta będzie pierwszą tego rodzaju pracą w Polsce.

— Janica i Mańkowski — „Naziemne urządzenia do startu szybowców" — autorzy omówią w zwarty sposób te urządzenia z punktu widzenia zasad prawidłowej eksploatacji i bezpieczeństwa obsługi. Książkę tę powinien posiadać w swoich rękach każdy mechanik i pilot szybowcowy.

— Specjalną do pewnego stopnia i nową pozycją będzie książka Leji, Nagórskiego i Uszyńskiego — „Wypadki lotnicze", gdzie autorzy czerpiąc materiały z bogatego i wieloletniego doświadczenia podadzą czytelnikowi w sposób jasny i usystematyzowany przyczyny wypadków lotniczych oraz zasady ich badania. Niewątpliwie pozycja ta będzie przede wszystkim interesować członków terenowych Komisji Badań Wypadków Lotniczych, kierownictwa aeroklubów i szkół lotniczych oraz instruktorów.

— Tracz — „Kurs szkolenia spadochronowego" — to nowa książka dla spadochroniarzy i to zarówno początkujących jak i zaawansowanych. Autor, mając poza sobą bogate doświadczenie jako skoczek i instruktor, w oparciu o nowy obowiązujący w LPŻ program wyszkolenia spadochronowego omówi kolejno wszystkie zagadnienia dotyczące kolejnych etapów szkolenia i treningu — od wieży spadochronowej do instruktora spadochronowego I klasy.

— A. H. Łukin — „Sport spadochronowy" — w tłumaczeniu Adama Iwińskiego — to książka rozszerzająca zagadnienia spadochronowe w oparciu o doświadczenia przodujących kolegów w Związku Radzieckim. Praca ta, łącznie z książką Witolda Tracza, powinna, przynajmniej na krótki okres czasu, zaspokoić potrzeby czytelników-spadochroniarzy.

Niezależnie od wymienionych wyżej pozycji Wydawnictwa Komunikacyjne przygotowują już plany na rok 1957 i lata dalsze, uzgadniając je z potrzebami odbiorców. Dla zobrazowania całości podaję poniżej wyciąg z tego planu: „Obliczanie i budowa lotniczych przyrządów pokładowych", „Wytrzymałość konstrukcji lotniczych", „Aerodynamika", „Praktyczna aerodynamika", „Polskie konstrukcje szybowcowe" (od początku dziejów), „Kontrola techniczna sprzętu lotniczego", „Vademecum pilota sportowego", „Nawigacja pilota sportowego", „Przepisy sportowe wyczynów lotniczych", „O oblatywaniu samolotów i szybowców", „Przygotowanie szybowca do lotu wyczynowego", „Technika i taktyka szybowcowych lotów wyczynowych", „Vademecum mechanika samolotowego i szybowcowego", „BHP w lotnictwie", „Technika wykonywania lotów ze skoczkami spadochronowymi", „Zagadnienia eksploatacji lotnisk i lądowisk", „Śmigłowiec, jego budowa i eksploatacja", „Zastosowanie lotnictwa na usługach pozakomunikacyjnych", „Radio na szybowcu i samolocie sportowym", „Latawce, historia, budowa i praktyczne zastosowanie", „Mikromodele", „Zasady lotu modeli" itd.

Czy to już wszystko? — Bynajmniej. Plany wydawnicze książek lotniczych W. K. będą rozszerzane coraz bardziej — w miarę zapotrzebowania z terenu — ale potrzebna jest nam koniecznie współpraca czytelników. Potrzebne są propozycje, wypowiedzi i uwagi dotyczące poszczególnych książek i całego planu, aby móc na przyszłość popełnione już błędy eliminować. Dobrze zestawione i dobrane tytuły książek i plany wydawnicze w połączeniu ze starannym opracowaniem technicznym zapewnią nam wtedy to, że książka lotnicza znajdzie się na pewno w rękach czytelnika w odpowiednim czasie i będzie mu pomocną przy podnoszeniu jego kwalifikacji fachowych i rozszerzaniu wiadomości z zakresu techniki ogólnolotniczej.

SZYBOWCE JUGOSŁOWIAŃSKIE

Mgr inż. JUSTYN SANDAUER

DOTYCHCZASOWY brak kontaktów między szybownikami Polski i Jugosławii nie sprzyjał wzajemnemu poznaniu. Wynikiem tego jest u nas słaba znajomość szybownictwa jugosłowiańskiego, tak pod względem osiągnięć wyszkoleniowo-sportowych jak i konstrukcyjnych. Tymczasem wyniki osiągnięte przez szybowników jugosłowiańskich na arenie międzynarodowej zasługują na uwagę. 3 i 4 miejsce Arbajtera i Boriska na międzynarodowych mistrzostwach FAI w Orebro (Szwecja) w r. 1950 i pierwsze miejsce ekipy jugosłowiańskiej w konkurencji szybowców dwumiejscowych w Camphill w r. 1954 — są tego wystarczającym dowodem.

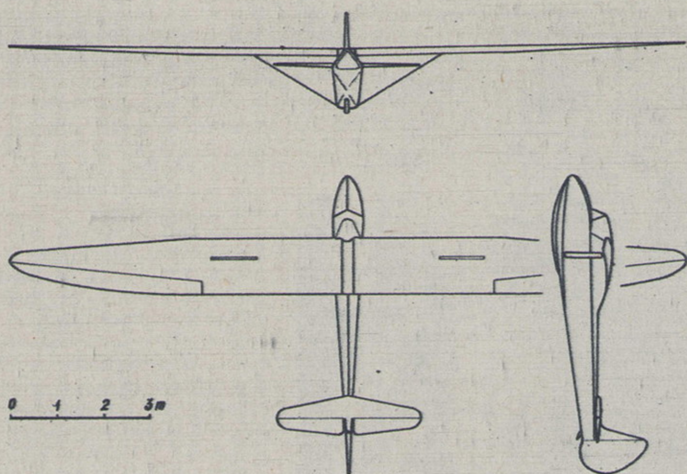
Szybownicy jugosłowiańscy osiągnęli te sukcesy na szybowcach produkcji krajowej, będących konstrukcjami bezsprzecznie oryginalnymi. Aczkolwiek tendencje nurtujące konstruktorów jugosłowiańskich nie zawsze są zgodne z koncepcjami konstruktorów naszych szybowców, a czasem są im nawet przeciwstawne, to jednak warto je poznać choćiaż w zarysie.

SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

„GALEB II" — jest szybowcem treningowym w układzie zastrzałowego górnopłata, konstrukcji drewnianej. „Galeb II" jest powojenną wersją szybowca „Galeb I", dla którego dmuchania modelowe były przeprowadzane w tunelu aerodynamicznym we Lwowie. Konstruktor szybowca, inż. Cijan, był studentem Politechniki Lwowskiej i jest znany wielu polskim inżynierom. Szczegóły konstrukcyjne „Galeba" są typowe dla przedwojennych szybowców tej klasy.

DANE TECHNICZNE:

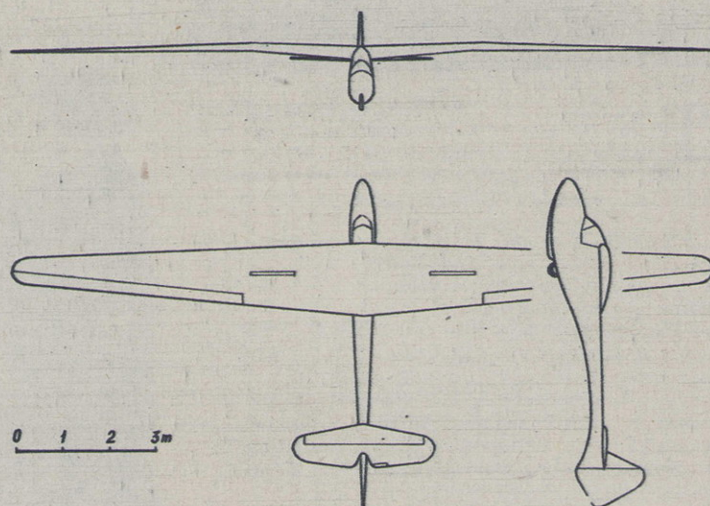
Rozpiętość	—	14,5 m
Powierzchnia nośna	—	15,0 m²
Wydłużenie	—	14
Ciężar w locie	—	267 kG
Max. doskonałość	—	21
Minimalne opadanie	—	0,82 m/sek
Max. dopuszcz. prędk. lotu nurkowego	—	220 km/h
Współcz. obc. niszcz.	—	10



„SOKO" — jest szybowcem wyczynowym w układzie górnopłata, konstrukcji drewnianej. „Soko" jest jednym z pierwszych szybowców konstrukcji powojennej. W związku z tym, że był on przewidziany do budowy w małych warsztatach aeroklubowych, konstrukcję jego cechuje daleko idąca prostota. „Soko" w swych założeniach odpowiada naszej „Musze-ter".

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	15,0 m
Powierzchnia nośna	—	15,0 m²
Wydłużenie	—	15
Ciężar w locie	—	300 kG
Max. doskonałość	—	24,3
Minimalne opadanie	—	0,77 m/sek
Max. dopuszcz. prędk. lotu nurkowego	—	240 km/h
Współcz. obc. niszcz.	—	12



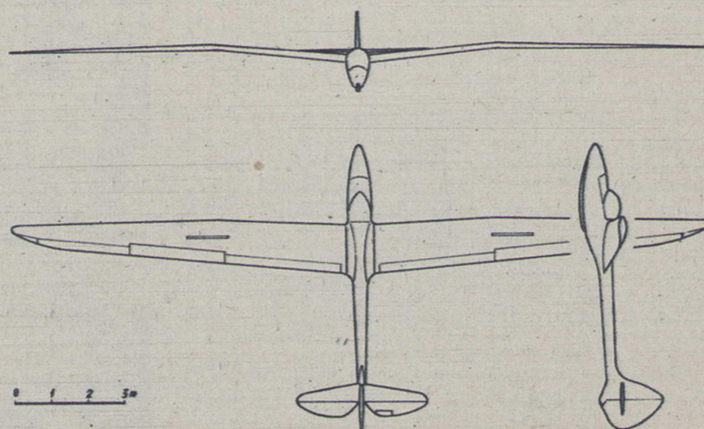
„ORAO II" — belgradzkiej grupy konstrukcyjnej inżynierów Cijana i Obada, jest szybowcem wyczynowym w układzie średniopłata, konstrukcji drewnianej. Jedynie dźwigar skrzydła jest konstrukcji mieszanej duralowo-drewnianej. Zwraca uwagę zarówno "ostry" kształt kadłuba o wydłużonym nosie i bardzo cienkim tyle jak i obrys skrzydła o dużej rozpiętości i wydłużeniu oraz zmiennym skosie. Skrzydło jest silnie zmechanizowane. Jego część wewnętrzną zajmują klapy szczelinowe typu NACA-2h (te same co w „Jaskółce"), a część zewnętrzną — trójdzielne lotki. Wewnętrzna część lotek wychyla się również zgodnie z klapami, wzmacniając ich działanie. Mała lotka zewnętrzna wychyla się tylko do góry, dla zabezpieczenia końców skrzydła przed oderwaniem strug. Skręcenie skrzydła przejmuje keson sklejkowy sklejany z duralowym dźwigarem. Sztywność skrętna skrzydła jest na nasze pojęcia nieduża; jego kąt skręcenia przy maksymalnej dopuszczalnej prędkości lotu ślizgowego wynosi 4,6°, co z punktu widzenia polskich przepisów wytrzymałościowych jest niedopuszczalne. Również sztywność tyłu kadłuba była w pierwszej serii niewystarczająca, co spowodowało tragiczny wypadek czołowego szybownika jugosłowiańskiego Boriska podczas nakręcania zdjęć filmowych. „Orao" startuje na odrzucanym podwoziu dwukółkowym, a ląduje na płozie.

Dalszą wersją „Orao II" jest „Orao III", który tak dalece różni się od swego poprzednika, że można go traktować jako nowy prototyp. „Orao III" posiada kadłub konstrukcji metalowej o nieco zmienionym obrysie i przesuniętej do przodu kabinie, skrzydło niedzielone, proste (bez załamania), o zmniejszonym zwichrzeniu, zmieniony typ klap, lotki dwudzielne (bez małej lotki zewnętrznej), zmniejszoną powierzchnię usterzeń i jest wyposażony w chowane w locie kółko i płozę. Rezultatów prób "Orao III" dotychczas nie znamy.

Na szybowcu „Orao II" startowali szybownicy jugosłowiańscy na mistrzostwach FAI w Orebro w r. 1950, zajmując 3 i 4 miejsce.

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	19,1 m
Powierzchnia nośna	—	17,8 m²
Wydłużenie	—	20,3
Ciężar w locie	—	366 kG
Max. doskonałość	—	32
Minimalne opadanie	—	0,58 m/sek
Max. dopuszcz. prędk. lotu nurkowego	—	220 km/h



Ciąg dalszy nastąpi

Pożar — wróg lotnictwa



TYDZIEŃ Straży Pożarnej, organizowany corocznie, jest dla pracowników lotnictwa okresem mobilizacji do wzmożonej, nieustannej troski o całość majątku narodowego, jakim bez wątpienia jest drogocenny sprzęt lotniczy.

Wiadomo bowiem, że w lotnictwie mamy ciągle do czynienia z materiałami łatwopalnymi, które jeszcze szybciej się zapalają niż owa łatwopalna taśma filmowa w czasie pożaru kina w Wielopolu Skrzyńskim. Tragedia w Wielopolu jest groźnym ostrzeżeniem dla wszystkich, a zwłaszcza dla tych, którzy zagadnień ochrony przeciwpożarowej nie traktowali poważnie.

Nie tak dawno także czytaliśmy w prasie o bohaterskim czynie nauczycielki Ludwiki Wawrzyńskiej, która własnym życiem zapłaciła za uratowanie z pożaru dzieci.

Czy wtedy w zakresie swoich obowiązków usunęliśmy istniejące niedociągnięcia i braki, wskazywane przez inspekcję przeciwpożarową, czy sprawdziliśmy wyszkolenie personelu w zakresie przepisów bezpieczeństwa przeciwpożarowego, czy uzupełniliśmy braki w sprzęcie przeciwpożarowym, czy materiały łatwopalne pozostały w miejscach dostatecznie zabezpieczonych? Nad tym przede wszystkim trzeba się zastanowić.

W lotnictwie o pożar nietrudno, stąd więc wypływa dalsza troska i bezwzględna czujność w walce o uniknięcie poważnych strat, jakie jeszcze co roku powodują niepotrzebne pożary. Warto też bliżej zapoznać się ze stratami, spowodowanymi przez pożary w skali naszej całej gospodarki narodowej. Straty te są olbrzymie i obejmują, niestety, drobne co prawda ale niepotrzebne straty lotnictwa cywilnego.

W ubiegłych pięciu latach było u nas 87 475 pożarów, powodujących straty na około półtora miliarda złotych. W r. 1954 — 17 943 pożarów, a w samych zaś lasach — 1 822 pożary, które spowodowały straty wartości 1 641 000 zł. Były one wywołane przez zaprószenie ognia, rozpalanie ogniska w lesie, iskrzenie traktorów i lokomotyw. Wiemy, że w walce z tymi pożarami odegrało pewną rolę lotnictwo cywilne, które może służyć do służby patrolowej i sygnalizacyjnej.

Straty w przemyśle są bardzo poważne. Dlatego spraw bezpieczeństwa przeciwpożarowego nie należy traktować lekkomyślnie, lecz bezwzględnie podporządkować się zaleceniom pokontrolnym władz pożarniczych.

Inspektoraty Straży Pożarnej — organa ochrony przeciwpożarowej naszych Centralnych Zarządów i Resortu, wywiązują się coraz lepiej ze swej odpowiedzialnej pracy. Trzeba jednak, aby w tę walkę na odcinku bezpieczeństwa przeciwpożarowego włączyli się wszyscy pracownicy lotnictwa. Musimy ciągle prowadzić szeroką pracę propagandową i uświadamiającą, organizując brygady pogotowia przeciwpożarowego, musimy wszystkich pracowników zawiadamiać o przyczynach pożarów. Zagadnienie zabezpieczenia naszej gospodarki lotniczej przed stratami spowodowanymi przez pożar — to sprawa nie tylko administracji lecz także rad zakładowych i organizacji partyjnych, to sprawa kolektywnej odpowiedzialności całej załogi.

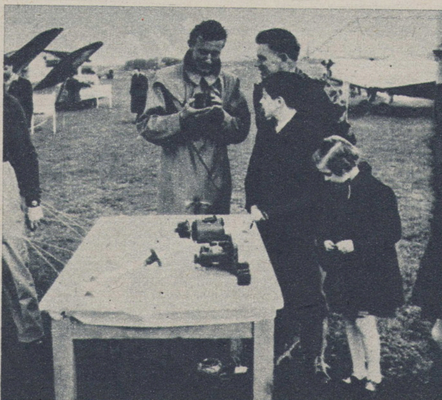
Nie wolno w lotnictwie pod żadnym pozorem lekceważyć przepisów przeciwpożarowych, co niestety zdarza się jeszcze dość często. Np. kierowca cysterny benzynowej na postoju — po zatrzymaniu położył pokrowiec na rozgrzanej rurze wydechowej. Pokrowiec ten zapalił się i tylko dzięki przytomności umysłu innego kierowcy ugaszono ogień za pomocą gaśnicy śniegowej. Drugi przykład — w wyniku iskrzenia instalacji elektrycznej w samochodzie powstaje pożar, który gaszą dyżurni strażacy. Ponieważ pożar wybuchł w holu przywarsztatowym, następstwa mogły być poważne. Podobny wypadek miał miejsce na ciągniku, gdzie nastąpiło krótkie spięcie z powodu nieodpowiednio zaizolowanych przewodów. W silnikowni zakładu remontowego, przy myciu benzyną iskrownika, iskra wywołała pożar benzyny w blaszance. I tu znowu przytomny pracownik wyrzuca palącą się blaszankę z benzyną przez okno na zewnątrz i gasi ją przy pomocy gaśnicy pianowej. Pożar ten, nie stłumiony w zarodku, mógł w konsekwencji przyczynić się do dużych strat w majątku państwowym. Takie więc następstwa niesie zwykła, zdawałoby się, nieostrożność.

Na uwagi zwracane przez dyżurnych strażaków, pracownicy często odpowiadają w nieod-

ROZMAITOŚCI Z



Gustaw Koubek (w środku, najwyższy), członek aeroklubu w Ostrawie, uczestnik spadochronowych mistrzostw świata we Francji, dzieli się uwagami na temat odbytych niedawno skoków. Foto: SP-K (2)



Wystawa na lotnisku została otwarta — napływają już pierwsi zwiedzający. Dyżurny pilot opowiada właśnie chętnym o działaniu przyrządów pokładowych.

NA gościnność gospodarzy nikt z LPŻ-towców Stalinogrodu nie mógł w czasie pobytu w Ostrawie chyba narzekać. Svazarmowscy koledzy z towarzyszami Steklą i Petnikiem na czele robili co tylko mogli, aby uprzyjemnić gościom ich pobyt. Zakwaterowanie i wyżywienie w nowoczesnym, komfortowym hotelu „Ostrava" pozostawiło jak najlepsze wrażenie na ekipie polskiej. Nasi modelarze i spadochroniarze byli także w niedzielę 8 maja w Państwowym Teatrze im. Jerzego Myrona na bardzo ładnej operetce „Wczasy z aniołem", opartej na — znanym także u nas — filmie czechosłowackim pod tym samym tytułem. W poniedziałek 9 maja — w dniu święta narodowego Czechosłowacji — ekipa stalinogrodzka oglądała międzypaństwowy mecz żużlowy Czechosłowacja — Polska, gdzie elpeżetowcy byli niezwykle serdecznie witani przez publiczność. Należy tu zaznaczyć, że organizatorem zawodów był również miejscowy SVAZARM. Organizacja ta posiada — jak zdążyłem się zorientować — bardzo szeroki zasięg swej działalności. Nie ma w Ostrawie zakładu pracy, instytucji czy szkoły, w którym nie działałby aktywnie komitet zakładowy SVAZARM-u, szkolący swych członków w różnych dyscyplinach sportów obronnych. Największą popularnością cieszy się tam sport motorowy i oczywiście lotnictwo, chociaż nie mniej popularne są i inne sporty.

AEROKLUB okręgowy w Ostrawie, mający swą siedzibę na lotnisku w Hrabuvce, posiada liczne filie tj. lotniska i szybowiska w terenie. Klub ten ma trzy dobrze pracujące sekcje: szybowcową, spadochronową i samolotową, a co najważniejsze — opiera się w swej działalności na szerokim i mocnym aktywie społecznym. Członkami klubu są w przeważającej mierze młodzi robotnicy, studenci i inteligencja techniczna z miejscowych i zamiejscowych zakładów pracy. Personel etatowy jest szczupły, znacznie mniejszy niż w niektórych naszych aeroklubach. Nie cierpi na tym szkolenie, a przeciwnie — rozwija się bardzo ładnie. Wskaźniki szkolenia i treningu, jak wynika to z licznych wykresów porozwieszczanych w lokalu klubu, są wysokie. Szkolenie

powiedni sposób, podrywając autorytet Straży Pożarnej. A przecież odpowiednie ustawy państwowe nadają strażakom wszystkie uprawnienia funkcjonariuszy państwowych na czas służby. Dlatego też w takich wypadkach trzeba kolektywnie na naradach piętnować wypadki nieuwagi, braku czujności lub lekceważenia przepisów.

Trzeba też wskazywać na właściwe i odważne postępowanie pracowników, którzy w chwili wybuchu pożaru umieją zachować zimną krew i umieją walczyć z rozszerzaniem się pożaru. Dlatego ogromne tu znaczenie mają próbne alarmy i ćwiczenia całej załogi w akcjach ochrony przeciwpożarowej.

Pokaz gaszenia pożaru palącego się samolotu, jaki kiedyś zorganizowano w Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu w obecności Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, nasuwał wiele wniosków na przyszłość, ucząc poglądowo jak walczyć z pożarem na lotnisku. Hangary i samoloty, niezależnie od konstrukcji i materiału z jakiego zbudowany jest samolot, zawsze zaliczają się do obiektów łatwopalnych. Pożar samolotu może powstać podczas startu, lądowania, uruchamiania silników, podczas napełniania zbiorników itp.

Stąd też obowiązują specjalne przepisy, które musi znać każdy pracownik lotnictwa i bezwzględnie ich przestrzegać. Urządzenia zaś do walki z pożarami należy otaczać właściwą opieką i dbać o ich stałą konserwację. Mamy piękne przykłady cennej inicjatywy pracowników straży pożarnej w Porcie Centralnym na lotnisku Okęcie pod kierownictwem st. ogniomistrza Zygmunta Szaniawskiego, którzy drogą racjonalizacji uzupełniają i udoskonalają swój sprzęt przeciwpożarowy. W walce z pożarami ważna jest współpraca każdego pracownika lotnictwa i dlatego wszyscy powinni odbyć krótkie w tym zakresie przeszkolenie. Obowiązkiem wszystkich kierowników działów jest najściślejsza współpraca z inspektorami ochrony przeciwpożarowej.

W czasie Tygodnia Straży Pożarnej należy we wszystkich jednostkach lotniczych wygłosić pogadanki na tematy związane z obroną przeciwpożarową oraz przeprowadzić pokazy i ćwiczenia zakładowych straży pożarnych, pamiętając o tym, że czujna i uważna załoga może wiele zdziałać, walcząc skutecznie z największym wrogiem lotnictwa — pożarem.

Mgr inż. WIKTOR LEJA



Szybka akcja straży pożarnej nie dopuściła do wybuchu zbiorników, chociaż nie uratowała samolotu. Foto autora

Z OSTRAWY

Z notatnika naszego specjalnego wysłannika

We wszystkich specjalnościach odbywa się systemem dochodzącym. Nowowyszkoleni piloci lub skoczkowie grupowani są następnie na okres kilku tygodni (2, 3 do 4-ech) na tzw. kursach doskonalenia, gdzie uzupełniają swą wiedzę fachową i doskonalą w treningu.

Obecnie cały aeroklub żyje współzawodnictwem przed zbliżającą się I Ogólnokrajową Spartakiadą, która odbędzie się w Pradze w dniach 3—6 lipca br., a do której sportowcy wszystkich dyscyplin SVAZARM-u (więc i lotnictwa) przygotowują się bardzo intensywnie, ubiegając się o zaszczyt uczestniczenia w tej wielkiej, po raz pierwszy organizowanej, masowej imprezie sportu czechosłowackiego. Każdy aeroklub przygotowuje pewną część wielkiego pokazu lotniczego, który, jak wynika z informacji zastępcy przewodniczącego KC SVAZARM-u płk. Grepl'a (znanego nam dobrze z Leszna, jako kierownika ekipy czechosłowackiej z zeszłorocznych międzynarodowych zawodów szybowcowych), będzie naprawdę imponujący. Dość wspomnieć, że w Spartakiadzie weźmie udział przeszło 21 000 najlepszych svazarmowców, przy czym w pokazach lotniczych wystąpi 370 modelarzy, 4 000 spadochroniarzy i 382 pilotów samolotowych ze swymi maszynami. Program tej wielkiej imprezy przewiduje oprócz zawodów sportowych różnych dyscyplin m. in. imponującą paradę naziemną, zakończoną przelotem samolotów (które utworzą napis „MIR" (Pokój), „gwiazdę" i inne) oraz masowym desantem spadochronowym.

Tę „gwiazdę" przygotowuje właśnie aeroklub w Ostrawie. Dwadzieścia samolotów typu „Zlin 381" „siedzi" bez przerwy w powietrzu. Aktywiści klubowi SVAZARM-u, wśród których znajdujemy m. in. takich pilotów jak: Stouban — racjonalizator Witkowickich Zakładów Metalowych, Dinic — górnik, Raveane — robotnik awansowany na stanowisko dyrektora i Konecy — instruktor społeczny klubu, dokładają wszelkich starań, aby ich „gwiazda" — jak w skrócie określają swoje przygotowania do Spartakiady — wypadła w Pradze bez zarzutu. Całą tą grupą treningową kieruje zastępca kierownika aeroklubu Sochorek.

Kierownik aeroklubu w Ostrawie mjr Bogumił Pacl informuje mnie, że średnica „gwiazdy" w powietrzu wynosi 170 metrów. W chwili, kiedy byłem tam i widziałem trening (początek maja), piloci latali już poprawnie w ciasnym szyku w pięciu poszczególnych członach.

Podczas, kiedy silnikowcy trenowali „gwiazdę", szybownicy przygotowywali się, eliminując spośród siebie najlepszych do II Szybowcowych Mistrzostw Czechosłowacji, które odbędą się we Vrchlabi. Szkołą się również bez żadnych przeszkód spadochroniarze, którzy mają tam w swych szeregach uczestnika spadochronowych mistrzostw świata (które odbyły się — jak wiadomo — w roku ubiegłym we Francji) Gustawa Koubek'a. Codziennymi gośćmi w klubie są również modelarze ostrawscy, którzy — mając swą dobrze wyposażoną modelarnię okręgową w mieście — przychodzą na lotnisko oblatywać modele lub pomagać w bieżącej pracy aeroklubu. Są oni tam zawsze bardzo pożądani, a nikomu się nawet nie śni przeszkadzać im w ich praktyce modelarskiej. Wielu z nich zresztą stawia już swe pierwsze kroki w szybownictwie czy spadochroniarstwie, a nawet w pilotażu silnikowym.

Nic też dziwnego, że z akcją przyjęć na szkolenie nie mają tam żadnego kłopotu. Młodzież sama idzie. Kłopot może i jest, ale z selekcją kandydatów, których jest zawsze więcej niż potrzeba.

*

Aeroklub w Ostrawie cieszy się wielką popularnością i dużą sympatią mieszkańców miasta i okolicy, którzy żywo interesują się działalnością klubu. Ma to swoje przyczyny przede wszystkim w tym, że klub jest silnie uspołeczniony, tzn. posiada wśród swych członków dużą ilość aktywistów społecznych i jest dostępny dla szerokich rzesz społeczeństwa, które interesują się lotnictwem. Można by to nazwać tzw. otwartym aeroklubem.

W czym się to wyraża? Przede wszystkim w tym, że teren klubu jest ulubionym miejscem przechadzek mieszkańców Ostrawy (dojazd tramwajem), którzy mogą się z bliska zapoznać ze sportami lotniczymi. Tuż przy głównym hangarze znajdują się drewniane barierki, a za nimi dużo ławeczek, na których można sobie swobodnie usiąść (bez żadnych przepustek) i obserwować bezpośrednio co się dzieje przed — i w hangarach oraz na całym lotnisku (punkt obserwacyjny bardzo dobry). Za ławeczkami, z boku, przy budynku portowym jest nawet piaskownica, aby starsi nie mieli zbytniego kłopotu ze swymi dziećmi, kiedy te znudzą się patrzeniem na lotnisko. Nic też dziwnego, że w każdą niedzielę znajdziecie w klubie dużo publiczności. Sprzyja temu też bardzo istotna rzecz — urządzana przez klub co niedzielę wystawa lotnicza.

Od samego rana dyżurni piloci wyciągają wówczas niedaleko hangaru skasowane szybowce i samoloty, rozkładają na ziemi spadochron, ustawiają na stojakach różne silniki, wykładają na stole przyrządy pokładowe i wystawa gotowa. Przed każdym eksponatem — tabliczka informująca, a poza tym chętni piloci wyjaśniają na każde życzenie, widzom wszystko co ich interesuje, w szczegółach. Wstęp na wystawę kosztuje 1 koronę. Jest i dochód dla klubu oraz przyjemność dla młodych i starszych. Możecie sobie wyobrazić jakie widziałem tam tłumy ludzi.

Dzieci i młodzież, pary narzeczonych, młode małżeństwa, starsi i ludzie w podeszłym wieku, ba nawet niemowlęta w wózkach. Ileż błysku, ile radosnego podniecenia widać w oczach każdego, zwłaszcza, że można nie tylko dotknąć maszyny ale wejść i usiąść za sterem „Zlina" czy „Sokoła", „Pioniera" czy „Sohaja", zobaczyć jak pracuje silnik i przypasować sobie nawet spadochron. Stała radiofonizacja lotniska umila przy tym pobyt na nim muzyką i audycją radiową. Bardziej wybredni mogą wstąpić do baru i kawiarni, które znajdują się obok lotniska w budynku ostrawskiego oddziału czechosłowackiego lotnictwa komunikacyjnego. Ta ostatnia instytucja organizuje w tym samym czasie 15-minutowe loty pasażerskie za 45 koron. Chętnych jest zawsze bardzo wielu.

Każdy przybysz widzi w aeroklubie wiele dla siebie nowego i ciekawego, a przy tym spędza przyjemnie czas, znajdując tu odpoczynek i rozrywkę. Z czasem staje się on stałym bywalcem i aktywnym kibicem aeroklubu. Oczywiście — trzeba tu dodać — zawsze w tej całej imprezie zachowane są podstawowe środki bezpieczeństwa, ale jest to zrobione tak mądrze i dyskretnie, że staje się wprost niewidoczne dla przeciętnego widza. W tym tkwi cała tajemnica dużego uspołecznienia aeroklubu ostrawskiego.

(cdn) **KON**



Niedzielne popołudnie. Zainteresowanie wystawą lotniczą, czynną na lotnisku aeroklubu okręgowego SVAZARM-u w Ostrawie, jest duże — jak to widać na zdjęciu. Nie brak nawet niemowląt w wózkach... Foto: SP-K (obsługa własna)

NAZWA NIE MA ZNACZENIA

Nie jestem modelarzem ani instruktorem modelarstwa, lecz artykuł Danuty Osińskiej z Warszawy spowodował, że i ja chciałbym się wypowiedzieć na temat poruszony w Nr 15 „Skrzydlatej Polski" z dnia 10 kwietnia 1955 r.

Sama nazwa: klub czy modelarnia — nie ma tu moim zdaniem zasadniczego znaczenia. Winniśmy raczej troszczyć się o jakość pracy zaopatrzenia materiałowego, oszczędność, szersze zainteresowanie młodzieży sportem modelarskim i lotniczym, dążyć do umasowienia modelarstwa, a z tego co pisze Osińska o skoncentrowaniu modelarni w jeden Wojewódzki Klub widać, że nie sprzyjałoby to umasowieniu tego sportu, jak i oszczędnościom czy zwiększeniu dochodów ze składek. Istnieją przecież kluby motorowe, łączności, sportów wodnych i inne w powiatach i zdają egzamin, dlaczego więc nie może istnieć powiatowy lub miejski klub modelarstwa lotniczego?

Zacznijmy od nazwy, która jak zaznaczyłem nie ma decydującego znaczenia i wpływu na tok pracy. Moim zdaniem właściwą nazwą byłby „Klub", chociażby dlatego, że modelarstwo, jak wiemy, decyzją GKKF zostało uznane jako jedna z dyscyplin sportu, a więc nazwa powinna być zrównana z innymi klubami prowadzącymi takie dyscypliny sportu, jak motorowy, strzelecki itp.

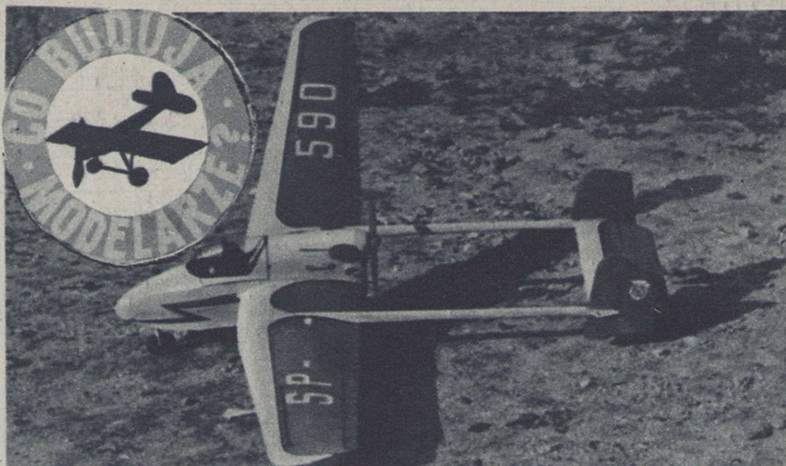
Na skoncentrowanie modelarni w jeden klub nie zgodziłbym się i to z wielu względów. Przede wszystkim nastąpiłoby osłabienie zainteresowań młodzieży lotnictwem, bo przecież wielu z modelarzy w wyniku pracy nad budową modeli nabiera przekonania i przywiązania do lotnictwa i z nich przeważnie rekrutują się piloci szybowcowi czy też absolwenci Oficerskich Szkół Lotniczych. Pozbawiając szereg powiatów modelarni, odtrącimy setki młodzieży od modelarstwa i lotnictwa. Młodzieży tej na pewno nie zapewnimy warunków, by mogła docierać do modelarni czy klubu wojewódzkiego.

Mówimy o umasowieniu sportu na wsi, a w czym masowość będzie się przejawiać, jak nie będzie modelarni w powiatach, do których młodzież wiejska ma dostęp? Młodzież ze wsi ma przecież takie same prawa do uprawiania sportu lotniczego.

Co by na przykład powiedzieli modelarze z Inowrocławia czy Włocławka, który mają lepsze wyniki od modelarni wojewódzkiej? Co by się stało z dziesiątkami setek młodych ludzi, którzy całe serce włożyli, aby rozwinąć i stale ulepszać pracę, zjednywać coraz więcej miłośników modelarstwa i lotnictwa poprzez swą działalność na wsi i w mieście?

Teraz sprawa wpływów własnych ze składek. Na pewno będą one większe z 20 klubów powiatowych, niż 1 wojewódzkiego. Członkowie powiatowych klubów modelarskich będą opłacać składki tak, jak członkowie innych klubów powiatowych, a liczebność członków w tych klubach będzie 20-krotnie większa od jednego wojewódzkiego klubu, a więc i wpływy będą pokaźniejsze. Uważam, że opłata jednego dużego lokalu na szczeblu wojewódzkim na pracownię dla 100 modelarzy (jakiego na pewno nie da się uzyskać) nie będzie niższa od dwudziestu małych pomieszczeń w powiatach na 40—50 osób każdy. Należałoby umocnić pracę na odcinku modelarstwa, zobowiązać Zarządy Powiatowe LPŻ do otoczenia młodzieży większą niż dotąd opieką i typowania do rad klubów przygotowanych i oddanych ludzi. Trzeba zainteresować Zarządy ZMP tymi zagadnieniami, co również będzie miało dodatni wpływ na tok pracy i sportu w pionie modelarstwa. Zmniejszenie ilości modelarni w powiatach kosztem jednego Wojewódzkiego Klubu Modelarstwa Lotniczego byłoby wielce szkodliwe i miałoby bardzo ujemny wpływ nie tylko w pionie lotniczym ale w całokształcie pracy Ligi Przyjaciół Żołnierza.

TADEUSZ WOŹNIAK
Instr. Wydz. Org. Prop. ZW LPŻ
Bydgoszcz

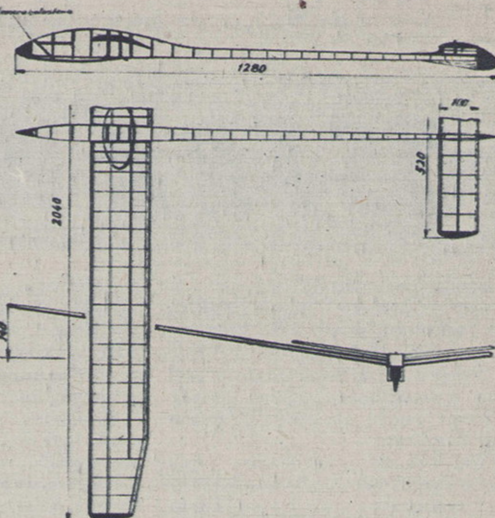


Model „Pegaza"

Instruktor **Jan Tomaszewski** ze Stalinogrodu wykonał ciekawy model motoszybowca „Pegaz". Jak informuje nas konstruktor, model jest wyposażony w silnik 2,5 cm³ (konstrukcji Górskiego). Rozpiętość skrzydeł 1420 mm, długość całkowita 850 mm, a ciężar całkowity 850 G. Model został wykonany jako redukcyjno-latający. Foto: J. Tomaszewski

SZYBOWIEC E. P.-29 „SATURN"

Eugeniusz Przewłoka z Chorzowa nadesłał nam plan ostatniej swojej konstrukcji. Jest to szybowiec, który wykazał się lotami ponad 18 minut z 50-metrowego holu. Dane modelu: rozpiętość 2040 mm, powierzchnia 33,5 dcm², wydłużenie 13,3, profil skrzydła SI-6409, długość 1250 mm, ciężar 415 G, obciążenie jednostkowe 12,09 G/dcm².



Szybowiec wyczynowy „Pasikonik"

Zbigniew Piasecki z modelarni w Świdniku (posiadacz rekordu krajowego odległości lotu) podzielił się z nami swoją najnowszą konstrukcją modelu szybowca. Model ten jest bardzo starannie opracowany i mimo, iż nie odpowiada nowoczesnym klasom modeli typu międzynarodowego, stanowi przykład ciekawej pracy konstruktora. Szybowiec utrzymany jest zasadniczo w typie ortodoksyjnym. Inowacją są płytki brzegowe na stateczniku poziomym. Dane modelu: rozpiętość 1730 mm, długość 1190 mm, powierzchnia skrzydeł 26,4 dcm², profil SI-53009, powierzchnia statecznika poziomego 7,2 dcm², ciężar całkowity 403G, obciążenie jednostkowe 12 G/dcm², profil statecznika poziomego SI-03010. Konstrukcja wyłącznie z materiałów krajowych. Automat przymusowego lądowania — statecznik poziomy — wyzwalany lontem. Średni czas lotu z holu 50 m długości — 120 sekund.

W SPRAWIE ODRZUTOWEJ

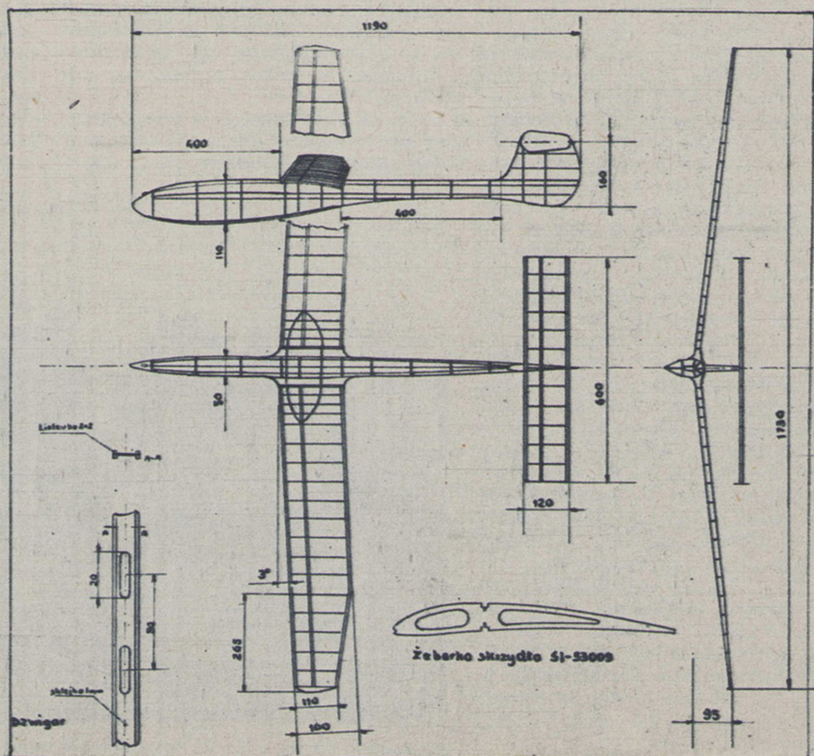
Obchodziłem wszystkie biblioteki w Hajnówce, ale nic nie znalazłem. Chodzi mi o brak literatury modelarskiej z zakresu modeli odrzutowych na uwięzi. Szukam już od roku, ale wierzcie mi, nic naprawdę nie znalazłem. Z jaką radością przeczytałem książkę „Budujemy silniki do modeli latających"! Wprawdzie nie należało do zadań tej książki opisywać sposób zabudowania silników na modelu itd., jednakże znalazłem tam najwięcej wiadomości o napędzie odrzutowym. Sami zgodzicie się ze mną, że stan pozycji z zakresu modelarstwa odrzutowego jest bardzo zły.

Nie wiem dlaczego tak mało pisze się w „Skrzydlatej" o konstrukcji modeli odrzutowych itp. Cały ten dział jest traktowany po macoszemu. Owszem, znalazłem kilka artykułów Andrzeja Moldenhawera w dawniejszych numerach „SiM-u", ale więcej nic. Luki w tej najbardziej atrakcyjnej dziedzinie modelarstwa nie da się wypełnić w tak szybkim czasie. Nie każdy entuzjasta modelarstwa potrafi napisać książkę, ale każdy potrafi napisać artykuł do „Skrzydlatej". Obowiązkiem każdego modelarza jest stała wymiana doświadczeń, nawet najdrobniejszych. W „Skrzydlatej" powinien powstać stały dział np. pod tytułem „Wymiana doświadczeń". Wszyscy entuzjaści „odrzutowców" z wielką radością przeczytali artykuł Zdeńka Husicki — „Moje doświadczenia z odrzutowcami na uwięzi". Ten artykuł wiele niejednego modelarza nauczył. Szkoda, że nie znaleźliśmy pod podobnym tytułem artykułu Henryka Zawala. A mógłby kolega Zawal napisać coś o swoich odrzutowcach „HZ-6" i „HZ-7"!

Czytelnicy czekają na artykuły Felicjana Gadomskiego, konstruktora silniczków pulsacyjnych oraz na artykuły kol. kol. Bolesława Deglera, Zdzisława Różańskiego, Włodzimierza Bredsznajdera, Stanisława Górskiego i wielu innych. Paweł Elsztein ma także zaległości, bo zgodzą się wszyscy, że w książce pt. „Modele szybkościowe" wyżej wymienionego autora jest stanowczo za mało o modelach odrzutowych.

Nie wiem czy Redakcja zdaje sobie sprawę z tego, w jaki sposób radzą sobie modelarze, którzy nie mogą nigdzie znaleźć najkorzystniejszych proporcji modeli odrzutowych. Koledzy ci biorą (o zgrozo!) proporcje ze zdjęć zamieszczonych w „Skrzydlatej". Sadzę, że ten fakt nie wymaga komentarzy, sam dostatecznie dobitnie przemawiając za siebie. Może w większych miastach jest lepiej, ale u nas — tragicznie.

WITOLD MAJEWSKI
Hajnówka



Sport modelarski w Jugosławii

OD pewnego czasu coraz częściej nazwiska modelarzy jugosłowiańskich wymieniane są w fachowej prasie modelarskiej na całym świecie. Modelarze ci biorą udział prawie we wszystkich spotkaniach międzynarodowych, osiągając znaczne sukcesy.

Warto tu wspomnieć o uzyskaniu tytułu mistrza świata w kat. szybowców A-2 przez Stiępana Bernfesta w roku 1950 oraz przez Borę Gunica — w tej samej kategorii w roku 1952. Bora Gunic jest jednym z najlepszych zawodników Jugosławii. W roku 1953 zdobył trzecie miejsce na zawodach międzynarodowych, a pierwsze — w kategorii modeli bezogonowców w roku 1953, na zawodach rozgrywanych w Bremie (NRF).

Nie tylko jednak szybownicy osiągają sukcesy. Również silnikowcy, tacy jak Soze Prhavo, Tihomir Tasic i Emil Fresl mają duże osiągnięcia. Ostatni z wymienionych w roku 1954 zajął czołowe miejsce na mistrzostwach świata.

Największą popularnością cieszą się jednak w Jugosławii modele szybowców, w których poszczególni konstruktorzy zastosowali szereg nowych, nieznanych do tej pory rozwiązań. Do takich ciekawych rozwiązań należy geodetyczna budowa skrzydeł i kadłubów oraz zastosowanie własnych profilów (typu „Flaming").

Powstały niedawno w Belgradzie instytut, który zajmuje się wyłącznie zagadnieniami małego lotnictwa, opracował silniczek samozapłonowy o pojemności 1,5 cm^3 (11 000 obr/min). W przygotowaniu znajdują się dwa dalsze silniki o pojemności 2,5 i 0,5 cm^3. Konstruktorami tych silniczków są Emil Fresl i Dragan Prohaska.

Do bardzo ciekawych eksperymentów należą próby ze skrzydłami szybowców bez wzniosu, które zakończone są płytkami brzegowymi celem zmniejszenia oporu indukowanego.

Jak oświadczył kierownik drużyny jugosłowiańskiej Diordjewic na zawodach międzynarodowych modeli bezogonowców, życzeniem modelarzy Jugosławii jest zacieśnienie przyjaźni ze wszystkimi państwami poprzez liczne zawody modelarskie, zarówno zagranicą jak wewnątrz kraju.

(l)

Braterska wymiana doświadczeń



OSTATNIO nakładem wydawnictwa „Sport und Technik" w Niemieckiej Republice Demokratycznej ukazała się książka pod tytułem „Geschwindigkeits[illegible]modelle" — modele szybkościowe, będącą tłumaczeniem pracy Pawła Elszteina wydanej u nas pod tym samym tytułem w roku 1951.

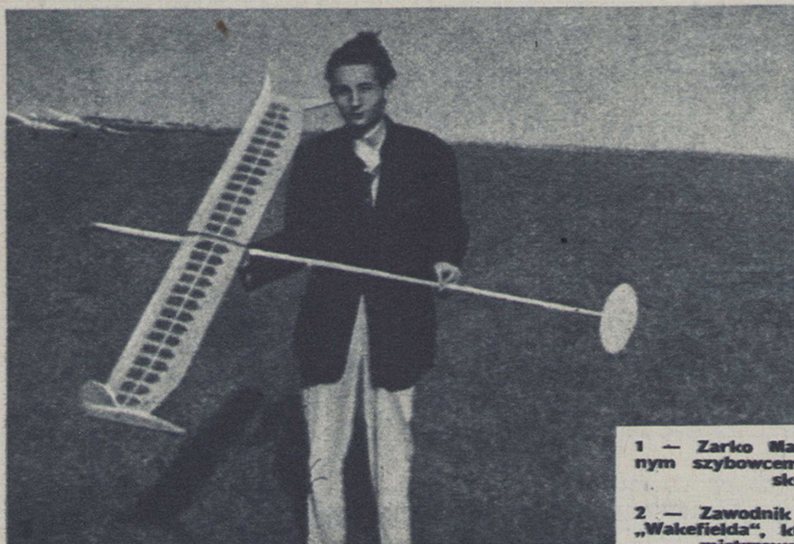
We wstępie od wydawnictwa, którego redaktorem jest wybitny naukowiec lotniczy Guenter Meyer, czytamy, że książkę naszą „Modele szybkościowe" otrzymali modelarze NRD od zawodników polskich na zawodach zeszłorocznych w Tuszyno pod Moskwą. Poza tym wydawnictwo postanowiło opublikować tę pracę ze względu na brak w NRD popularnych publikacji na temat modeli na uwięzi.

Pod względem układu książka zawiera wszystkie rozdziały jak w polskim wydaniu. Zmieniono jedynie dwie fotografie, podając modele niemieckie oraz uzupełniono zestawienie końcowe planów dodając szkice najlepszych szybkich modeli konstrukcji NRD i jednego odrzutowca czechosłowackiego. Wszystkie rysunki zachowano takie same jak w oryginale polskim.

W wydaniu NRD zwraca uwagę duża staranność wykonania technicznego całej książeczki. Odnosi się to zarówno do pierworzędnego tłumaczenia (tłumacz Endert), jak i opracowania graficznego, mogącego być wzorem dla naszych wydawnictw nie tylko modelarskich.

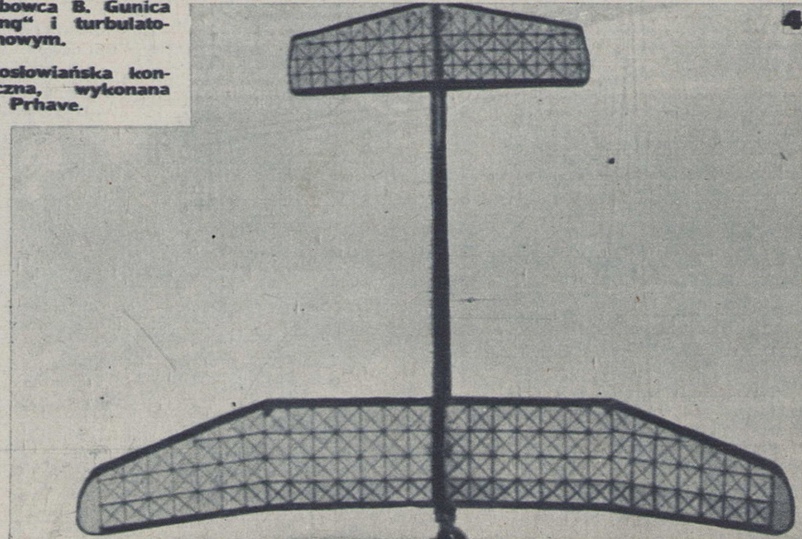
Tak więc po raz pierwszy możemy się pochwalić wydaniem naszej oryginalnej pracy zagranicą. Opracowanie tej książki w języku niemieckim bez wątpienia jest dużą pomocą dla zacieśnienia więzów przyjaźni między modelarzami naszych krajów.

Jak się dowiadujemy, w Bułgarii rozpoczęto tłumaczenie książki „Śmigła modeli latających" — Elszteina. Według zapewnienia wydawnictwa DOSO praca ta ukaże się jeszcze w roku bieżącym.









1 — Zarko Manojlovic z oryginalnym szybowcem A-2, bez wzniosu skrzydeł.

2 — Zawodnik Kmoh z modelem „Wakefielda", którym uzyskał tytuł mistrzowski w r. 1953.

3 — Skrzydło szybowca B. Gunica z profilem „Flaming" i turbulatorem gumowym.

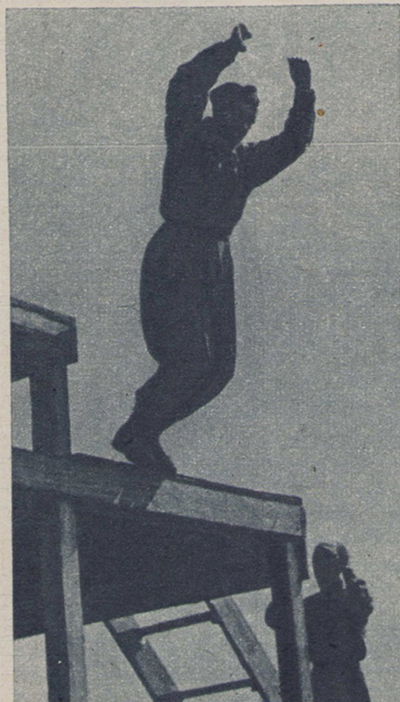
4 — Typowa jugosłowiańska konstrukcja geodetyczna, wykonana przez Soze Prhave.

GIMNASTYKA SPADOCHRONIARZA

DR WACŁAW KORNASZEWSKI
GOBLL

IV

„Gimnastyka spadochroniarza" jest przewidziana przede wszystkim do indywidualnego uprawiania, chociaż nie wyklucza ćwiczeń wykonywanych równocześnie przez dwie lub więcej osób. Ćwiczenia zespołowe nawet w dwuosobowym układzie są zawsze dużo ciekawsze i bardziej atrakcyjne (rys. 17). Trudno jednak wymagać, aby spadochroniarz znalazł w swoim domu zawsze partnera lub partnerkę do omawianych „wyczynów" gimnastycznych. Inaczej przedstawia się ta sprawa na obozach i kursach



skoszarowanych, gdzie ćwiczenia specjalnie przygotowujące do skoku z samolotu powinny być obowiązkowe tak dla uczniów jak i dla kadry instruktorskiej. Podobnie i aerokluby winny dążyć do przystosowania specjalnych pomieszczeń lub placów na uprawianie tych ćwiczeń, nie tylko w czasie wolnym od zajęć ale także zgodnie z programem szkolenia lotniczego. Kilka słów należy się także słownictwu zastosowanemu w „Gimnastyce spadochroniarza". Na przykład opis ćwiczenia „podpór opadany tyłem" (rys. 18) jest określeniem fachowym w języku gimnastycznym i nie zawsze jest dobrze zrozumiały. Dlatego objaśnienia mają charakter opisowy.

Układ ćwiczeń ujętych w „Gimnastyce spadochroniarza", jak już powiedziano powyżej, nie jest ostateczny. Rodzaje ćwiczeń mogą ulec zmianie, ale gimnastyka ta spełni swój cel, jeżeli wśród skoczków spowoduje zrozumienie potrzeby zaprawy fizycznej jako przygotowania do pracy w spadochroniarstwie, jeżeli wywoła zamiłowanie do uprawiania tej pięknej i podstawowej dziedziny naszych sportów. Spełni ona swój cel, wytwarzając dobrą atmosferę do rozwoju kultury fizycznej w lotnictwie.

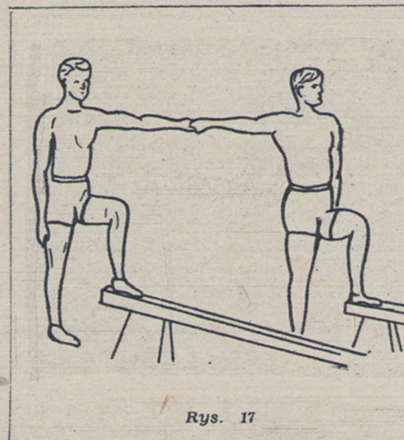
„Gimnastyka spadochroniarza", obok innych zajęć sportowych, winna przyczynić się do podniesienia tężyzny i sprawności fizycznej naszych kadr lotniczych, nie tylko dla osobistego zadowolenia i radości, dla wykonania planów szkoleniowych itp, lecz także dla zwiększenia potencjału obronnego naszej Ludowej Ojczyzny. Zrozumienie tych wszystkich spraw, w których rzecz jasna nie od razu odniesiemy pełne rezultaty, jest obowiązkiem nas wszystkich, tak jak do naszych obowiązków służby zdrowia w lotnictwie należy stałe zwiększanie opieki nad środowiskiem lotniczym, nad zdrowiem pilotów i skoczków.

Podobnie podnoszenie sprawności fizycznej personelu latającego jest sprawą, którą w pierwszym rzędzie interesuje się służba zdrowia. Przez kulturę fizyczną uzyskuje się bowiem nie tylko polepszenie wyników szkolenia, ale pośrednio zmniejszenie wypadkowości, obniżenie ilości zachorowań, w tej liczbie dyskwalifikujących do dalszego szkolenia.

Te i wiele jeszcze innych korzyści płynących z rozwoju kultury fizycznej w lotnictwie jest już chyba dostatecznym argumentem do przekonania i zmobilizowania wszystkich możliwych czynników w kierunku postawienia tych zagadnień na właściwym poziomie! **„Przez Kulturę Fizyczną do lepszych wyników w szkoleniu lotniczym!" — niech stanie się hasłem dnia w aeroklubach, w szkołach i wszystkich ośrodkach lotniczych.**



Foto: B. Koszewski (2)



Rys. 17



Rys. 18

SKOKI Z DUŻYCH WYSOKOŚCI

PAWEŁ STORCZENKO
Zasłużony Mistrz Sportu ZSRR

PRZED przystąpieniem do rekordowych skoków spadochronowych przeprowadziliśmy egzaminacyjne skoki z opóźnieniem otwarcia spadochronu 110 sekund. Była to jak gdyby generalna próba prowadzonych już skoków z całkowitym ekwipunkiem wysokościowym. Wyniki ich bowiem decydowały o składzie drużyny, a czynnik ten wywoływał podniecenie wśród uczestników. Podczas eliminacji odpadli tacy czołowi skoczkowie jak: Piotr Kosinow, Mikołaj Klimow, Feliks Meżniark, mimo, że mieli za sobą pokaźną ilość trudnych skoków, nie mniejsze doświadczenie oraz rutynę. Podczas trwających eliminacji wszyscy uczestnicy wykonali skoki z opóźnieniem 110 sekund, przelatując tym samym w powietrzu ponad pięć kilometrów bez otwierania spadochronu.

Obserwując jak spokojnie moi koledzy przygotowują się do skoków z dużych wysokości, pomyślałem: „Powiedzieć by im rok temu, że tak wzorowo będą się przygotowywać do tak trudnych skoków wysokościowych — to sami by w to nie uwierzyli". Teraz po ich doświadczeniu, praktyce poważnej ilości odbytych skoków, byłem każdego z nich pewny, że nawet w skomplikowanych zadaniach dadzą sobie radę. A to tak niedawno, kiedy odważnie odbywali skoki z opóźnieniem 30 sekund. Dla nich — zaawansowanych skoczków spadochronowych, nie jest już straszny i niebezpieczny korkociąg, bo przez ten czas całkowicie opanowali sztukę kierowania swoim ciałem. Nauczyli się podporządkowywać powietrznemu żywiołowi, poznali rozkosz podczas wykonywania skoków.

Spadochrony, przyrządy, aparaty tlenowe, lampki elektryczne, sekundomierze i cały ekwipunek został przygotowany, a następnie rozdzielony uczestnikom, tak jak wydaje się ratunkowy ekwipunek na okręcie przed nadchodzącą burzą. Każdy chciałby się jak najprędzej unieść w powietrze, bo tam, na dużych wysokościach przestanie męczyć niesamowity upał panujący na ziemi. W krótkim czasie życzeniom stało się zadość. Skaczemy grupami. Pierwszy opuszcza pokład samolotu Borys Usatyj, student Kijowskiej Akademii Wychowania Fizycznego. Skoczek ten nawet w powietrzu nie zmienia swego charakteru. Prawie każdy jego skok związany jest z jakimś wydarzeniem. Raz go niemiłosiernie obraca, innym razem lądowanie następuje na drzewo lub dachy pobliskich domów. Mimo tych stale powtarzających się przeżyć nie można go zniechęcić do skoków lub wyprowadzić z równowagi, chociaż jemu najwięcej po skokach dostaje się na odprawach.

Skacze Iwan Kozłow. Jest już niemłody, ale wiele lat uprawia sport spadochronowy i posiada za sobą ponad 800 skoków. Mimo to przeszedł na kursie skoki treningowe, zaczynając od skoków szkolnych. Wypada wspomnieć, że nie wstydził się skakać razem z zupełnie młodymi skoczkami i to w tym czasie, kiedy młodzież spadochronowa czuła się w powietrzu tak pewnie jak ptaki. Iwan Kozłow umiał niezawodnie walczyć z korkociągiem. Ciężko przychodziła mu nauka skoku wysokościowego z dużym opóźnieniem. Ale za to jego meldunki i wywody na odprawach po skokach były najbardziej treściwe i często zmuszały pozostałych do myślenia nad techniką swoich skoków. Z natury obdarzony humorem, swoje błędy i niedociągnięcia poddawał bardzo ostrej krytyce. Z biegiem czasu Kozłow stał się dojrzałym mistrzem sportu spadochronowego wśród „staruszków" DOSAAF, mogąc na równi walczyć z daleko młodszymi.

Obserwując skoczków pomyślałem, że takich spadochroniarzy można bez żadnych wątpliwości śmiało i pewnie dopuścić do najbardziej skomplikowanych zadań. Oni nigdy nie opóźniają otwarcia spadochronu, nie tracą z obserwacji ziemi, nie skręci ich lodowaty wiatr działający przeciw opadającemu skoczkowi z prędkością ponad dwieście kilometrów na godzinę. Po skokach spadochroniarze opowiadali jak lecieli w wolnym spadaniu i jak żal im było przerywać spadanie przez otwarcie w wyznaczonym czasie spadochronu. Próba generalna trwała przez kilka dni, a w tym czasie na sąsiednim lotnisku już oczekiwał specjalnie przygotowany samolot do zrzucania skoczków z dużych wysokości. Na wspomniane lotnisko przebazowaliśmy się z całym sprzętem, swoim lekarzem i już w pierwszym dniu pobytu zdążyliśmy dokładnie zapoznać się z samolotem. Miał on nas wywieść na duże wysokości, skąd mieliśmy skakać. Samolot o dużej prędkości, z którego większość skoczków jeszcze nie skakała, posiadał nieco inne właściwości od dotychczas dobrze nam znanych.

Dlatego z tych przyczyn „premiera" została odłożona, a w zamian tego postanowiono wykonać skoki.

(cdn)

Tłumaczył: STANISŁAW DEREWIŃSKI

Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski"

KOMUNIKAT NR 10

W chwili, kiedy komunikat ten dotrze do rąk Czytelników, od daty zakończenia eliminacji II Szybowcowych Mistrzostw Polski będzie nas dzieliło już tylko 3 dni i prawdopodobnie będziemy już w przybliżeniu znali ostateczne wyniki tych eliminacji. W momencie oddawania komunikatu wraz z całym numerem do drukarni, mamy jednak wiadomości w tym względzie nadal skąpe. Wciąż jeszcze tylko nieliczni spośród pilotów, którzy mają już za sobą wykonanie pewnych konkurencji Całorocznych Zawodów, nadesłali wymagane udokumentowania wyczynów. Toteż nasz komunikat o przebiegu rywalizacji zawodników możemy oprzeć jedynie na telefonicznych, nie zawsze zupełnie ścisłych meldunkach.

Na ich podstawie chcemy donieść, że do trójki pilotów: Gadomski, Dankowski i Niechwiejczyk, którzy mają po 1 715 punktów (o czym pisaliśmy w poprzednim komunikacie), doliczyć można jeszcze następujących kandydatów do udziału w II Szybowcowych Mistrzostwach Polski: Jarosław Rębowski — 1 260 pkt., Czesław Cnotliwy — 1 078 pkt i Andrzej Grabowski — ponad 1 000 pkt. Wszyscy oni wykonali przeloty docelowe ponad 300 km. Nie wymienimy w tej grupie pilota Ciesielskiego, który również zrobił przelot docelowy ponad 300 km, gdyż brakuje mu jeszcze warunku wysokościowego do Złotej Odznaki, bez posiadania której pilot nie może uczestniczyć w II SMP.

Zwracamy jeszcze raz uwagę wszystkim zainteresowanym, że do końca eliminacji pozostały trzy dni. Jest to ostatni dzwonek alarmowy dla tych pilotów, którzy mają na swym koncie wyczyny upoważniające ich do kandydowania w eliminacjach przed II SMP, a do tej pory nie przesłali jeszcze wymaganej dokumentacji osiągnięć lub też nie złożyli o nich przynajmniej telefonicznych szczegółowych meldunków za pośrednictwem służby operacyjnej ZG LPŻ. Po ogłoszeniu wyników eliminacji i ustaleniu listy uczestników II Szybowcowych Mistrzostw Polski będzie za późno na ewentualne dodatkowe zgłoszenia.

List otwarty w sprawie dwuholu

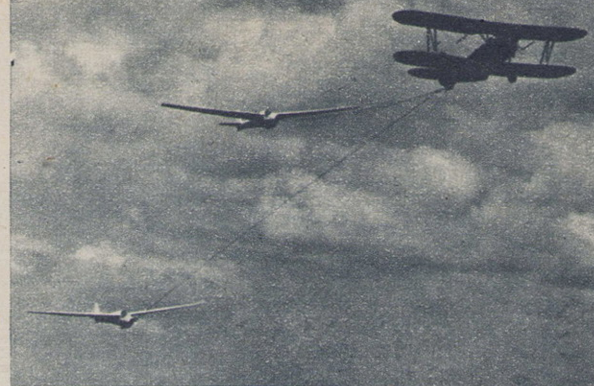


Foto: B. Koszewski

Droga Redakcjo!

Jestem do głębi poruszony marnotrawstwem, które staje się coraz częstszym zjawiskiem w codziennej pracy naszych aeroklubów. Tym bardziej, że żadne kroki ze strony kierownictwa aeroklubu nie są w stanie poprawić sytuacji. Chodzi mi po prostu o „dwuhol", czyli o możliwości wykonywania lotów wleczonych za samolotem w zespole dwóch szybowców.

Sprawna, a jednocześnie oszczędna organizacja latania szybowcowego, pochłania wiele wysiłku kierownictwa aeroklubu, co przy tegorocznej, bardzo kapryśnej i niepewnej pogodzie, stało się tym bardziej aktualne. Z drugiej strony — napotykane na każdym kroku przeszkody i utrudnienia dają się bardzo we znaki, wiążą ręce i zniechęcają... O nich właśnie chcę parę słów napisać.

Zaczęło się od tego, iż 12 maja zrobiono z Warszawy dwa przeloty warunkowe docelowe do Lublina. Postawienie takiego zadania było w pełni uzasadnione, tak przewidywanymi warunkami meteorologicznymi jak i względami oszczędnościowymi. Planowano bowiem powrotny transport na dwuholu. Jak się jednak potem okazało, służba operacyjna ZG LPŻ absolutnie odmówiła zezwolenia na tego rodzaju start, powodując zrozumiałe rozczarowanie w aeroklubie.

Trudno jest w tej chwili dociekać słuszności decyzji w naszym konkretnym przypadku, ale chciałbym przy okazji sprawę uogólnić i omówić szerzej — jako, że jest to jeden z niewielu dotychczas nierozwiązanych problemów naszego szybownictwa.

Do roku 1953 loty w zespole dwóch szybowców nie były dla nikogo ani nowością, ani czymś trudnym i niebezpiecznym, a ogół podzielał zdanie, że jest to jedyna słuszna droga w kierunku potanienia lotów wleczonych za samolotem. Zagadnienie to unormowano przez wprowadzenie uprawnienia do lotów na tzw. dwuholu, warunkującego uzyskanie II klasy pilota szybowcowego — no i słusznie. Ale od tego momentu zaczynają się komplikacje...

Łącznie bowiem z wprowadzeniem do eksploatacji szybowców „Jaskółka" — zakazuje się stosowania startu na dwuholu z tym typem szybowca. Stosowany do tego celu powszechnie start dwóch szybowców „Mucha-ter" za jednym samolotem holującym zostaje także zaniedbywany. W efekcie wchodzi w życie nigdzie niezapisany przepis, zakazujący stosowania tego rodzaju startów w ogóle.

O rozmiarach strat, jakie wynikły w konsekwencji takiej polityki można się przekonać na przykładzie elementarnego przeliczenia. Na transport jednego szybowca po wykonaniu przelotu na trasie 300 km (w linii prostej) potrzeba 2×300 km = 5,5 godzin resursu samolotowego.
110 km/h

Ten sam transport, wykonany w przypadku dwóch szybowców przy zastosowaniu dwuholu — daje już około 5 godzin zaoszczędzonego resursu, co stanowi mniej więcej całodzienną pracę samolotu holującego przy intensywnych lotach nadlotniskowych.

Przelotów w Polsce wykonujemy w ciągu roku bardzo wiele, takich przypadków, kiedy można ściągać po dwa szybowce razem — jest przynajmniej połowę (oczywiście uwzględniając ewentualne dociąganie pojedynczo do najbliższego lotniska lub odpowiednio dużego lądowiska i dopiero stąd wykonywanie lotu w zespole podwójnym).

Tutaj właśnie leży źródło wielu dziesiątek, a nawet setek zaoszczędzonych godzin resursu, w założeniu mądrego organizowania transportów wleczonych w skali krajowej.

Dlaczego więc nie stosujemy obecnie tego rodzaju startu, skoro przynosi on tak widoczne korzyści? Na to pytanie słyszymy różne, często rozbieżne, a najczęściej nic nie wyjaśniające odpowiedzi. Łatwo można uzasadnić, że holowanie dwóch „Jaskółek" nie wymaga wiele większej mocy niż start i hol za samolotem szybowca „Bocian", a przecież nie ma żadnego ograniczenia dla holowania ciężkich szybowców — gdzie więc logiczna konsekwencja?

Właśnie brak jej, tak samo jak brak logicznego uzasadnienia zakazu stosowania dwuholu dla „Jaskółek", podczas gdy szybowce typu „Mucha" ograniczenia tego nie mają (mimo, że start „Muchy" jest trudniejszy i wymaga większej mocy startowej).

Godzimy się z tym, że dwuhol obciąża bardziej samolot holujący i stwarza warunki podobne do wleczenia szybowców ciężkich (o ciężarze w locie przekraczającym 500 kg). Chcąc więc użyć przy naszych samolotów holujących, należałoby odpowiednio ograniczać stosowanie tego startu do przypadków naprawdę potrzebnych, a więc np.: do dalszych transportów z przelotów, przebazowań sprzętu, odholowań na przeloty itp. Natomiast nie stosować go w codziennych startach do lotów treningowych w jednostkach, gdzie zależy raczej na dużej prędkości wznoszenia zespołu.

Tego rodzaju postępowanie pozwoli z pewnością zaoszczędzić poważne ilości godzin resursu silników, przy jednoczesnym zachowaniu właściwych warunków eksploatacji samolotu. Jeśli rozpatrzymy kwestię bezpieczeństwa startu w zespole dwóch szybowców, to dojdziemy do wniosku, że przy zagwarantowaniu należytej obsługi startowej jest on równie bezpieczny, jak każdy inny rodzaj startu. Łatwiej o zaistnienie przesłanek do wypadku jedynie przy starcie z terenu przygodnego, dlatego też można wprowadzić polecenie stosowania startu na dwuholu jedynie z lotnisk, gdzie mamy zapewnioną fachową obsługę startową.

W świetle tych paru uwag wydaje mi się całkiem nieuzasadnione zarówno zaniechanie lotów na dwuholu w ogóle, jak i wydanie zakazu wykonywania takich lotów na szybowcach „Jaskółka". Mam nadzieję, że Zarząd Główny LPŻ potrafi jeszcze w tym sezonie przeanalizować tę kwestię i wydać odpowiednie polecenia.

Warto by jednocześnie pomyśleć o możliwościach stałej koordynacji transportów szybowców po wykonanych przelotach centralnie, najlepiej poprzez służbę operacyjną ZG LPŻ. Takie rozwiązanie pozwoliłoby na dalsze obniżenie kosztów przelotów szybowcowych po trasach niezamkniętych.

ROMAN SOCHACKI
pil. szyb.

RADIOSONDAŻ ATMOSFERY

(dokończenie z n-ru 23)

Pomiar temperatury. Przyrządem mierzącym jest bimetal (T). Odkształcenia jego poprzez dźwignię (L) powodują obrót gwiazdki stykowej (G), której ramiona ślizgają się po szerszej powierzchni wałka K_1. W chwili kontaktu piórka gwiazdki z paskiem T_1 lub T_2 następuje zwarcie — co daje sygnał temperatury. Przy obniżaniu temperatury (otwieranie się bimetalu) gwiazdka obraca się w lewo i sygnały temperatury przypadają coraz bliżej sygnału czasu; odwrotnie przy podwyższaniu się temperatury. Gdy w miarę obniżania się temperatury piórko (1) zejdzie z powierzchni wałka — wchodzi na nią równocześnie piórko (2) itd. Wartość temperatury daje odstęp czasu (odległości na wałku samopisu) między sygnałem temperatury i sygnałem czasu. W ciągu każdej minuty mamy więc dwa sygnały temperatury — tzw. I i II.

Oczywiście z cechowania wiemy, że każdej odległości sygnału temperatury (I i II) od sygnału czasu w tej samej minucie i każdemu ramieniu gwiazdki odpowiada określona wartość temperatury.

Pomiar wilgotności. Przyrządem mierzącym jest włos higrometryczny (rys. 5), umocowany jednym końcem do korpusu radiosondy, drugim do ruchomej dźwigni. Na drugim końcu dźwigni znajduje się piórko stykowe (W), dotykające powierzchnię wałka obok stałego piórka C. Zmiany długości włosa wywołane zmianami wilgotności powodują obrót dźwigni dookoła osi O, a przez to zmianę długości między sygnałem wilgotności i sygnałem czasu. Im ta odległość jest mniejsza, tym wilgotność większa i odwrotnie. Z cechowania zaś wiemy jaka wilgotność odpowiada każdej wymienionej odległości.

Pomiar ciśnienia. Zespół dwu połączonych ze sobą puszek Widiego (rys. 2, P) przy zmianach ciśnienia powoduje przesuwanie się piórka kontaktowego po płytce izolacyjnej, na której znajduje się 20 pasków stykowych. Zetknięcie piórka z paskiem daje zwarcie — a więc sygnał ciśnienia. Szerokość paska odpowiada ok. 10 mb różnicy ciśnień, a odstęp między sąsiednimi paskami ok. 100 mb (przy małych ciśnieniach coraz mniejszy). Czas trwania sygnału ciśnienia jest znacznie dłuższy od innych sygnałów — stąd łatwo go odróżnić. Wartość ciśnienia mierzy się kolejnością sygnałów ciśnienia, tzn. wiadome jest (z cechowania) ciśnienie odpowiadające początkowi i końcowi sygnału pierwszego, drugiego itd. Tak więc w każdej minucie mamy sygnał czasu (odniesienia), sygnał wilgotności, dwa sygnały temperatury i co pewien czas sygnał ciśnienia. W czasie trwania sygnału ciśnienia inne sygnały zostają wygaszone. Dla ułatwienia odbioru staramy się, by początek sygnału czasu przypadł w punkcie O wprowadzonej skali na papierze milimetrowym wałka samopisu. Daje to prosty odczyt odległości początków innych sygnałów od początku sygnału czasu.

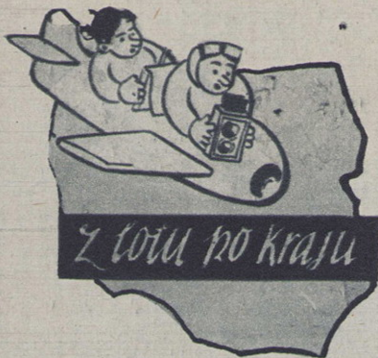
Przebieg radiosondażu. Ciężar radiosondy gotowej do lotu wynosi około 900 g. Do podniesienia jej używa się balonu napełnionego wodorem w ilości, która gwarantuje prędkość wznoszenia około 300 m/min (jest to warunek dobrej wentylacji przyrządów mierzących). Ponieważ sygnały radiosondy podają nie aboslutne wartości elementów meteorologicznych lecz tylko ich zmiany, przed jej wypuszczeniem konieczne jest porównanie wskazań radiosondy ze wskazaniami przyrządów absolutnych: barometru rtęciowego i psychrometru Assmana. W tym celu trzymamy radiosondę przez 20—30 min w klatce meteorologicznej, poczem włączamy jej nadajnik i odbiornik z samopisem, zsynchronizujemy obroty wałków i dokonujemy porównania wartości zmierzonych (pozwala to nam wnieść poprawki do wskazań temperatury i wilgotności). Następnie przywiązujemy radiosondę do balonu i w ostatniej minucie przed wypuszczeniem mierzymy ciśnienie na barometrze oraz notujemy wskazania radiosondy. Będą to dane wyjściowe, od których będziemy liczyć zmiany temperatury, ciśnienia i wilgotności. W chwili sygnału czasu następnej minuty radiosondę puszczamy. Następują teraz kolejno po sobie sygnały czasu, wilgotności, temperatury (I i II) i co pewien czas sygnał ciśnieśnia (rys. 6). Odbierający radiosondaż w chwili sygnału zapisuje jego położenie, oblicza odległość od sygnału czasu i z danych otrzymanych przy cechowaniu odnajduje odpowiednie wartości temperatury, ciśnienia i wilgotności. Każda znaleziona w ten sposób wartość zostaje naniesiona na wykres, na którym temperatura, ciśnienie i wilgotność przedstawione są w funkcji czasu lotu radiosondy. Z tego wykresu znajdujemy punkty charakterystyczne sondażu (nagłe zmiany temperatury lub wilgotności — i odpowiadające im pozostałe elementy) oraz temperaturę i wilgotność dla wybranych powierzchni izobarycznych (1 000, 950, 900, 850, 800, 700 itd. mb). Dla każdego z tych punktów obliczamy następnie wysokość nad poziom morza. W celu przeanalizowania otrzymane dane meteorologiczne nanosimy albo na diagram Stüvego albo na zmodyfikowany diagram wg. projektu mgr P. P. Demiańczuka, który w prosty sposób pozwala wnioskować więcej i obszerniej. Według metody mgra W. Parczewskiego obliczenie prędkości radiosondy w każdej minucie pozwala sądzić o faktycznych prądach pionowych w atmosferze. (Tak np. radiosondaż z dnia 29.XI.1954 r. w Jeleniej Górze podaje: zanik prądów pionowych na wysokości ok. 3 km, następnie strefa noszeń na wysokości 3,7—4,6 km, później ponowny zanik i ponowne noszenia na wysokości 7 km i jeszcze wyżej na wysokości 9,5 km i tłumaczy dlaczego pomimo sprzyjających warunków i typowych oznak fali — lotów wysokościowych nie można było robić).

Dalszy los wypuszczonej radiosondy kończy się pęknieciem balonu i spadkiem na ziemię. Większość radiosond spada w promieniu 50 km, niektóre dalej. 75% wypuszczoych radiosond powraca (za nagrodą) i po naprawie i wycechowaniu niektóre z nich — ponownie zostają wypuszczone.

Aby w pełni wykorzystać radiosondaże, należy je robić gęściej i częściej. Należy również doskonalić przyrządy pomiarowe, zwłaszcza pomiar wilgotności, który w tej chwili jest mało dokładny. W Polsce wykonuje się radiosondaże w Zakładzie Aerologii raz dziennie (ok. godz. 3-ej). W niedalekiej przyszłości zostanie uruchomiony drugi punkt radiosondażowy.

Na zakończenie słów kilka o dokładności metody i perspektywach jej rozwoju. Błędy pomiaru występują w samym przyrządzie i odbiorze wskazań radiosondy. Wpływa na to bezwładność przyrządów pomiarowych, zwłaszcza duża bezwładność włosa higrometrycznego, wpływ promieniowania słonecznego, zacięcia piórek kontaktowych, niedokładna termokompensacja, przeszkody w odbiorze radiowym i inne. Błąd ten nie jest na ogół duży; znaczniejszy jest dla wilgotności (np. w udoskonalonej radiosondzie radzieckiej „Wołna" bład wynosi: ± 2,5 mb, + 0,°C, ± 5%). Ulepszenia metody idą w kierunku usunięcia wymienionych przyczyn błędu, wprowadzenia elektrycznych pomiarów temperatury i wilgotności, zmniejszenia do minimum kontaktów mechanicznych, wprowadzenia kontrolnych absolutnych punktów pomiaru, wprowadzenia automatycznej rejestracji.

KAZIMIERZ STEFANICKI



W Strzyżewicach zakończono I turnus

RADOŚĆ i duma gościły w Szkole Szybowcowej w Strzyżewicach, w dniu zakończenia I tegorocznego turnusu szkolenia. Uczniowie dowiedli, że pomimo ciężkiej sytuacji bytowej i przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych — można ukończyć szkolenie. Początkowo mieszkali oni w nieopalanych barakach, a na starcie niejednokrotnie zacinał deszcz ze śniegiem, przenikając kombinezony i drelichy.

Dopiero w połowie turnusu, przy pomocy KP PZPR i Prezydium MRN w Lesznie otrzymała Szkoła piecyki. W uzupełnieniu ilości kurtek futrzanych — pomogły aerokluby w Kobylnicy i Ostrowie. Linę do wyciągarki — wypożyczył także Aeroklub Ostrowski, a zaczepy i nadanie klas szybowcom zostały załatwione przy pomocy ZSLS i KC SP w Poznaniu. Tak więc trudności stopniowo zostały przełamane, dzięki dobrej woli całej kadry, Szkoły i uczniów, którzy wykazali w ciągu tych 6 tygodni naprawdę dużo samozaparcia i zamiłowania do lotnictwa.

K. W. — Poznań

Powiatowe zawody w Kaliszu

OSTATNIO koło Kalisza odbyły się Powiatowe Zawody Modeli Latających. Udział w nich wzieli zawodnicy pięciu modelarni: z Russewa, Kokanina, Opatówka, Kościelnej Wsi, Tłokini Wielkiej oraz modelarze z Oddziałowej Modelarni LPŻ i MDK. Po dokonaniu przeglądu technicznego, do zawodów przystąpiło 98 zawodników. Mimo złej pogody (absolutna cisza i przelotny deszcz) wykonano 375 lotów holowanych modelami szkolnymi, przejściowymi, wyczynowymi i gumowkami. Najlepszymi wśród zawodników pod względem technicznym i długotrwałości lotu okazali się modelarze z Opatówka. Zespołowo zajęli oni I miejsce i zdobyli nagrodę ufundowaną przez inspektora szkolnego Wydziału Oświaty z Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Kaliszu.

Nie dziełem przypadku modelarnia ta uzyskała I miejsce, ale na skutek starannej pracy samych modelarzy oraz instruktorki Andrzejewskiej, która swym zapałem doprowadziła młodych entuzjastów lotnictwa w krótkim czasie do tak pomyślnych wyników.

Drugie miejsce zajęła szkolna modelarnia z Kokanina, która do zawodów wystawiła 15 modelarzy. Instruktorem modelarni jest Jerzy Kwiatkowski, znany entuzjasta lotnictwa, który wykazał dużo inicjatywy w zorganizowaniu modelarstwa i uczciwą pracą doprowadził swoich modelarzy do jednego z czołowych miejsc w ogólnej klasyfikacji zawodów.

Uznanie należy się również modelarzom z Oddziałowej Modelarni LPŻ i MDK. Starannie przygotowali swoje modele i gdyby nie deszcz w czasie zawodów, wyniki lotów ich modeli byłyby znacznie lepsze. Indywidualnym zwycięzcą zawodów został 12-letni Boleś Adamus z modelarni MDK. Jego „żak" utrzymał się w powietrzu przez 78 sekund. Z grupy wyczynowej na szczególne wyróżnienie zasługuje lot bezogonowca Andrzeja Świątego z Oddziałowej Modelarni LPŻ. Model ten mimo deszczu utrzymał się w powietrzu trzykrotnie z krótkiego holu powyżej 60 sekund. Najlepsi zawodnicy otrzymali dyplomy i wyróżnienia.

Wł. Dębowski — Kalisz

20 lat w lotnictwie

FRANCISZEK Matuszek ruszył wąską ścieżką ogrodu w stronę uli, ocienionych młodymi drzewkami. Przy słonecznej pogodzie w czerwcu można już podbierać pierwszy miód. No, naturalnie u niego nie, bowiem pasieka jest jeszcze w „powijakach".


Franciszek Matuszek

Każdą wolną chwilę po pracy na lotnisku poświęca Matuszek hodowli pszczół. To jego zamiłowanie. Marzy o założeniu niewielkiej ale wzorowej, własnej pasieki. Jego zainteresowania nie ograniczają się jednak tylko do pracy w ogródku i przy pasiece. Obok zainteresowań przyrodniczych, którym zresztą przyszły później, „konikiem" jego jest technika: doskonalenie pracy urządzeń maszynowych i agregatów, ściślej — racjonalizacja.

Franciszek Matuszek pracuje w Bielsko-Bialskim Aeroklubie LPŻ na stanowisku zastępcy kierownika aeroklubu do spraw technicznych. Toteż jego pomysły racjonalizatorskie koncentrują się przede wszystkim na sprzęcie lotniczym. Wśród wielu wykonanych przez niego prac wyróżniają się dwie. Pierwsza — to urządzenie przeciwpożarowe do wyciągarki „Herkules" i druga — wielokrążek służący do zamontowywania i demontażu silników na płatowcach. Po zrealizowaniu ostatniego pomysłu — zamiast pięciu ludzi pracę tę wykonuje obecnie tylko jeden człowiek!

Długa droga wiodła Matuszka do dzisiejszych osiągnięć i stanowiska — droga, która trwa już ponad dwadzieścia lat. „Zegarmistrz" — jak go żartobliwie nazywają koledzy z powodu jego dużych spracowanych dłoni, rozpoczął pracę w lotnictwie latem 1934 r. w czasie służby wojskowej. Później, po ukończeniu kursu obsługuje na lotnisku w Aleksandrowicach samoloty typu „Avia", „R-13", „P-11", a wreszcie w ówczesnych PZL na Paluchu samoloty „RWD-10", 13, 17 i inne. Na krótko przed wybuchem wojny został ewakuowany wraz z personelem fabryki zagranicę, a w czasie wojny był mechanikiem w jednej z polskich jednostek bojowych w Anglii.

Po zakończeniu działań wojennych Franciszek Matuszek powraca do Ojczyzny. Zaczyna jako mechanik samolotowy i powoli, dzięki dużej pracy i umiejętnościom zdobywa coraz wyższe kwalifikacje i stanowiska. M. in. Zarząd Główny LPŻ upoważnia go do odbierania sprzętu po remoncie przeprowadzonym w SZD. Jest to dla niego duże wyróżnienie, na które w pełni sobie zasłużył własną sumienną pracą.

Star.

„Bliżej społeczeństwa"

...pod takim hasłem Aeroklub Słupski zorganizował otwarcie sezonu letniego. Ponad dwa tysiące miejscowej ludności wzięło udział w uroczystości na lotnisku, którą rozpoczęto trzykrotnymi wystrzałami kolorowych rakiet.

W części oficjalnej otwarcia sezonu przewodniczący Rady Klubu tow. Wasiuszka wygłosił referat o osiągnięciach i planach Areoklubu, a delegat ZW ZMP-Koszalin wręczył instr. Franciszkowi Szematowi — proporzec przechodni dla przodującej sekcji szybowcowej, ufundowany przez ZG ZMP. W czasie uroczystości urządzono pokaz skoków spadochronowych z wysokości 400 i 1200 m a piloci Aeroklubu zapoznali społeczeństwo ze sprzętem szybowcowym i techniką latania.

Paweł Mokwa — Słupsk

Przez 400 zł — stracono 10 dni lotnych

WSZYSTKIM wiadomo, że Zarządy Wojewódzkie LPŻ sprawując władzę nad aeroklubami, powinny służyć im radą i pomocą. Tymczasem w Szczecinie sprawa przedstawia się zupełnie inaczej. Nie dość, że legalizacja zaczepów opóźniła rozpoczęcie sezonu letniego w Aeroklubie Szczecińskim, to jeszcze ZW LPŻ pożałował 400 zł na delegację dla pracownika, który by je o 10 dni wcześniej dostarczył z SZD w Bielsku. Czy to słuszne? Nie. Wprawdzie ZW odmowę swoją argumentował oszczędnością w gospodarowaniu finansami i po decyzję w tej sprawie skierował Aeroklub do ZG LPŻ, ale wydaje mi się, że suma 400 zł. w tym przypadku nieporównania jest ze stratą 10 dni lotnych, bo może mieć to wpływ na niewykonanie rocznego planu szkolenia. I z tym ZW powinien się ostatecznie zgodzić, zwłaszcza, że aeroklub w swoim czasie dość pokaźną sumę pieniędzy z dochodów własnych przekazał do ZW Szczecin.

Tadeusz Dziuba — Szczecin

Nagroda tygodnia

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. Tadeusz Dziuba ze Szczecina, za korespondencję pt. „Przez 400 zł — stracono 10 dni lotnych".

Źle się dzieje, obywatelu zastępco w Lęborku...

Nie ma chyba dyscypliny sportu, która by tak urzekała jak lotnictwo. Wystarczy niechcący się z nim zetknąć, żeby na całe życie „stracić" dla niego głowę. Nie mówię oczywiście o zatrudnionych etatowo, bo ci rezygnują często z intratniejszych posad, aby tylko jak najściślej związać się z lotnictwem.

Dziwnym się wydaje zatem, że zastępca do spraw politycznych w Szkole Szybowcowej w Lęborku, ob. Stanisław Knoff minął się z powołaniem. Pracując w lotnictwie nie ma do niego serca... Bo jak to inaczej określić, skoro pełniąc odpowiedzialną funkcję ob. Knoff nie wywiązuje się ze swoich obowiązków. Wychowywanie młodych kadr szybowników — to piękna i zaszczytna praca i naprawdę można się w niej rozkochać, jak w samym lotnictwie. Tymczasem uczniowie zamiast szacunku dla wyżej wymienionego, darzą go... brakiem zaufania. Zresztą, czy może być inaczej, skoro poświęca im się niewiele czasu, a jeśli już do tego dojdzie, to stosuje wątpliwej wartości metody wychowania — krzykiem?

Poza tym młodzież lotnicza powinna i musi mieć dobry przykład — przestrzegania dyscypliny. W czym niestety jak najbardziej uchybia ich wychowawca Knoff. Znika on bez opowiedzenia się kierownictwu na kilka godzin, a nawet kilka dni, pod pozorem jakichś prac społecznych w terenie, organizacji kół LPŻ w pobliskich PGR... ale gdzie i co — brak faktów.

Źle się dzieje, Obywatelu, zwłaszcza, że w szkole nie odbywają się prasówki, brak gazetek ściennych, które dawniej jednak ukazywały się systematycznie, ale dobry ten zwyczaj już zanikł. Gorzej, współpracownicy zastępcy do spraw politycznych w szkole lęborskiej oceniają jego pracę na mniej niż dostateczną. A z biblioteki szkolnej ulotniło się 138 książek, z którymi nikt nie wie co się stało...

Zaniedbanie obowiązków, brak dyscypliny pracy i obojętność w stosunku do wychowywanej młodzieży, dyskwalifikuje całkowicie zatrudnionych w lotnictwie i Zarząd Wojewódzki LPŻ w Gdańsku powinien o tym nie od dzisiaj wiedzieć i pamiętać!!!

Ha

Szybownictwo zagranicą

FAI. Dotychczasowe regulaminy międzynarodowych zawodów szybowcowych i mistrzostw świata, zawierające jedynie klasyfikację szybowców wg ilości miejsc (kat. I i II), były bodźcem do budowania coraz to lepszych szybowców. Okoliczność ta — zdrowa w swej istocie — z biegiem czasu przerodziła się w prawdziwy wyścig konstrukcji szybowcowych, którego wynikiem jest szereg specjalnych, wysokowyczynowych szybowców zawodniczych o bardzo dobrych osiągach. Niestety — koszt budowy takich maszyn jest tak wysoki, iż nie mają one szans na szersze rozpowszechnienie. Mając do wyboru kupno jednego szybowca zawodniczego lub (tym samym kosztem) kilku standartowych wyczynowek, każdy aeroklub przychyla się raczej do drugiej alternatywy.

Dlatego wiele państw, przekładających masowość szybownictwa ponad błyskotliwe efekty, rezygnowało z udziału w „wyścigu techniki szybowcowej". Państwa te bądź wystawiały do mistrzostw szybowce skromniejsze, rezygnując z góry z poważniejszych szans, bądź w ogóle nie brały udziału w tego rodzaju imprezach, z oczywistym dla nich uszczerbkiem.

Obecnie komisja szybowcowa FAI, na wniosek delegacji szwajcarskiej, wystąpiła z propozycją zmiany klasyfikacji szybowców w zawodach. Według tej propozycji, obok klasy szybowców „dowolnych" (tj. nieskrępowanych żadnymi ograniczeniami jakości) ma być wprowadzona nowa klasa szybowców o określonych parametrach konstrukcyjnych, pomyślanych tak, by niejako „przymusowo" utrzymać cenę takiego szybowca w rozsądnych granicach. Komisja szybowcowa FAI zwróciła się do międzynarodowej instytucji naukowo-technicznej szybownictwa „OSTIV" z prośbą o pomoc w wytypowaniu tych parametrów.

Warto przypomnieć, że podobny problem był przedmiotem dyskusji już przed 20 laty, kiedy szybownictwo miało wejść w program olimpiady. Zgodnie z zasadami olimpijskimi ustalono wówczas, że zawodnicy wszystkich państw mają latać na szybowcach jednego typu.

W przeciwieństwie do zasady monotypu, nowa koncepcja nie stwarza hamulca dla postępu technicznego, jedynie wyznacza mu nowe, bardziej życiowe zadanie. Nowe szybowce również mają być jak najlepsze, jednak nie „za wszelką" lecz „za przystępną cenę".

(Schweizer Aero Revue)

SZWAJCARIA. W odpowiedzi na inseraty werbunkowe szwajcarskich linii lotniczych „Swissair" (zamieszczone w prasie codziennej), ponad 1 500 kandydatów zgłosiło zamiar przejścia wyszkolenia pilota komunikacyjnego. Jest w czym wybierać, ponieważ przyjętych ma być tylko 60 pilotów, przy czym pierwszeństwo mają mieć zaawansowani szybownicy. Także szwajcarskie lotnictwo wojskowe ma w przyszłości w większym stopniu faworyzować szybowników w rekrutacji personelu latającego.

(Schweizer Aero Revue)

POCZTA LOTNICZA

Kol. kol. **Zbigniew Fluderski** z Bełchowa (1353), **Sławomir Torec** z Janowa Podlaskiego (1354), **Antoni Biernat** z Niepołomca (1366), **Jan Sutryk** ze wsi Wały (1362), **Andrzej Szablowski** z Poręby Radlanej (1368) i **Edward Burza** (1363) — w listach do redakcji wyrażają swój wielki entuzjazm dla lotnictwa. Pragnieniem każdego z nich jest zostać pilotem. Dlatego też proszą o podanie adresów szkół lotniczych.

Przede wszystkim musimy wyjaśnić, że adresy szkół szybowcowych, którymi kieruje Liga Przyjaciół Żołnierza, są zupełnie niepotrzebne. Przyjęcia do tych szkół prowadzą bowiem Zarządy Miejskie, Powiatowe i Wojewódzkie LPŻ i do nich należy kierować podania. Dla orientacji podajemy, że kandydat na szkolenie lotnicze musi mieć ukończony 15-ty rok życia i co najmniej siedem klas szkoły podstawowej oraz kontynuować naukę w szkole ogólnokształcącej lub zawodowej. Bliższych informacji udzielają Zarządy LPŻ.

Kol. **Zdzisław Radzewicz** z Kleszczówka (1394). Do Korpusu Kadetów przyjmowani są kandydaci, którzy ukończyli 13-ty, a nie przekroczyli 15-tego roku życia. Wiek Wasz nie odpowiada więc warunkom przyjęcia do Korpusu Kadetów. Radzimy zainteresować się inną szkołą — zawodową lub ogólnokształcącą, zależnie od Waszych zainteresowań.

Kol. **Marian Talar** z Moszczanki (1361). Do podania o przyjęcie do Korpusu Kadetów należy dołączyć życiorys, świadectwo urodzenia oraz świadectwo ukończenia siedmiu klas szkoły podstawowej. Przypominamy, że termin składania podań upływa z dniem 15 czerwca br. świadectwo szkolne można przesłać w terminie późniejszym, tj. do dnia 10 lipca br. (adres: Korpus Kadetów — Warszawa 6)

Kol. kol. **Mieczysław Kania** z Dębnika (1407) i **Jan Chronik** z Oświęcimia (1405) — kończą w tym roku szkołę zawodową i pragną uczyć sią dalej w Oficerskiej Szkole Lotniczej.

Do OSL jesteście jeszcze za młodzi, bowiem kandydat musi mieć ukończone 18 lat. Po ukończeniu szkoły powinniście rozpocząć pracę w wyuczonym zawodzie i jednocześnie zainteresować się sportem lotniczym w LPŻ. Do OSL możecie pójść dopiero wtedy, gdy ukończycie 18-ty rok życia.

Kol. **Janusz Karczewski** z Lipna (1374). Wszelkie formalności związane z przyjęciem do OSL załatwić należy w Wojskowej Komendzie Rejonowej. Tam uzyskacie także bardziej szczegółowe informacje.

Kol. **Andrzej Osmoła** z Kraśnika (1396). Po ukończeniu Technikum Mechanicznego możecie rozpocząć studia na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej.

TYLKO dla dziewcząt

Irena Barzyńska z Zakopanego. Poza tymi, które wymieniłaś w liście, nie mamy innych lotniczych książek beletrystycznych. Wybierz więc jedną z nich w zależności od zainteresowań Twojego kolegi — szybownictwo, sport samolotowy, a może lotnictwo wojskowe lub komunikacyjne?

Książka jako prezent stosowana jest na wszystkie okazje i nie miej skrupułów, że stanowi mało wartościowy prezent, bo przekonanie takie jest z gruntu fałszywe. Prezent imieniowy nie musi być kosztowny, gdyż taki zobowiązuje solenizanta, a przeciwnie — najlepszy jest niedrogi i stanowiący miłą, użyteczną pamiątkę. Książka te warunki spełnia znakomicie.

Nieszczęśliwa Anka z Lublina. Droga Aniu! W poprzedniej dla Ciebie odpowiedzi chochlik drukarski zmienił jedno słowo: z „jak" zrobił „ku" — stąd nonsens, który tak Cię oburzył. Ukryta wada wzroku w Twoim przypadku jest nie do usunięcia operacyjnie i z latania musisz rzeczywiście zrezygnować. Nie jest to jednak powód do takiego zmartwienia w jakie Ty popadasz — bo jak już pisaliśmy — wiele jest pięknych i pożytecznych dziedzin nauki, czy dyscyplin sportu, którymi możesz i powinnaś się zainteresować podobnie jak lotnictwem. Możesz także studiować na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej i pracować później w przemyśle lotniczym, ale najpierw postaraj się „zrobić" maturę. Napisz do redakcji na co się zdecydowałaś. Łączymy pozdrowienia.

Barbara Pilska z Bielska. — Inżynier lotniczy to piękny zawód zarówno dla kobiety jak i dla mężczyzny. Niesłusznie więc zastanawiasz się nad swoją decyzją. Może słabo orientujesz się w takich przedmiotach jak: matematyka, fizyka i chemia — to wtedy rzeczywiście lepiej zrezygnować ze studiów lotniczych. Skoro jednak jest inaczej — jak piszesz — i jedyną przeszkodę stanowi tylko fakt, że jesteś kobietą... odrzuć te przestarzałe przesądy i staraj się dostać na Wydział Lotniczy Politechniki. Kobiety w Polsce Ludowej mają prawo do wykonywania tych samych zawodów co mężczyźni i wcale nie gorzej wywiązują się ze swych zadań. Zamiast więc medytować nad takimi niedorzecznościami, złóż odpowiednie dokumenty do dziekanatu Politechniki Warszawskiej i przygotuj się do egzaminów.

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH...

Redaguje: mgr H. DĄBROWSKI

SZYFROGRAM

A, Ą, C, D, E, Ę, G, I, J, K, L, Ł, M, N, O, P, R, S, Ś, T, U, W, Y, Z.

Na miejsce znaków wstawić odpowiednie litery alfabetu podane pod znakami, pamiętając przy tym, że jednakowemu znakowi odpowiada jedna i ta sama litera. Dla ułatwienia podaje się ilość kilku liter: A-4, D-2, G-1, M-6, O-7, T-6, U-1, W-4, Y-3, Z-8. Rozwiązanie odczytuje się w rzędach poziomych.

Alfred Skowroński

Rozstrzygnięcie konkursu autorskiego

Konkurs autorski nie przyniósł spodziewanego plonu. Nadesłane zadania tylko w małej części odpowiadały postawionym warunkom. Spora ilość prac nie wiązała się tematycznie z lotnictwem. Czytelnicy mieli poważne trudności w wyzwoleniu się od panujących powszechnie typów łamigłówek. Nie było łatwo ukryć w zagadce lotniczą treść.

Wiele prac nie posiadało koniecznych rysunków, bądź też rysunki te były wykonane nie dość starannie. Niektóre zagadki były bardzo łatwe i naiwne. Wspomniane braki i inne usterki, których nie wymieniamy, nie pozwoliły zakwalifikować wielu zadań do konkursu. Ostatecznie zamieszczono 21 prac.

Po wzięciu pod uwagę głosów czytelników oceniających krytycznie poszczególne zagadki, redakcja przyznała nagrody konkursowe w postaci pięknych książek następującym osobom:

nagroda I — **Alojzy Sosulski — Ośno Lubuskie,** za promieniówkę z numeru 4,

nagroda II — **Zenon Szymański — Warszawa,** za literówkę z nr. 50,

nagroda III — **Mieczysław Maszke — Gdańsk Oliwa,** za szyfrogram kombinowany z nr. 2,

nagroda IV — **Stefan Kurzawiński — Piaseczno,** za literówkę z nr. 3,

nagroda V — **Wojciech Kubiak — Warszawa,** za arytmograf aktualny z nr. 11.

Oprócz tego przyznano nagrody za systematyczne nadsyłanie rozwiązań zagadek zamieszczonych w numerach od 1 do 13. Nagrody te za pilność i wytrwałość otrzymują: **1) Adam Franta — Nowa Huta, 2) Halina Gryszpanowicz — Warszawa** oraz **3) Stefan Chmura — Andrychów.**

Zwycięzcom w konkursie serdecznie winszujemy i życzymy powodzenia w dalszej pracy szaradziarskiej.

Nagrody wyślemy wkrótce.

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Kol. Ryszard Judasz z Myślenic (631) prosi o wyjaśnienie, co oznacza skrót „NACA", często spotykany w oznaczeniach profili lotniczych.

„NACA" jest skrótem nazwy amerykańskiego lotniczego instytutu naukowego (National Advisory Comitee for Aeronautics — Narodowy Komitet Doradczy dla Lotnictwa), w którym m. in. opracowywane są profile lotnicze, nazywane „profilami NACA". Skróty nazw instytutów noszą zresztą profile wszystkich niemal krajów świata i radzieckie „profile CAGI", niemieckie „profile Gö" (Göttingen — siedziba niemieckiego instytutu aerodynamicznego, kierownikiem którego był sławny Prandtl), polskie „profile IA" (Instytut Aerodynamiczny) i inne.

Co do szybowców laminarnych: są to szybowce wyposażone w skrzydła o profilach laminarnych. Nazwa ta odnosi się do profilów lotniczych specjalnego kształtu, wyróżniających się bardzo małym oporem czołowym na małych kątach natarcia. Efekt ten uzyskany zostaje przez umieszczenie największego zgrubienia profilu bardziej z tyłu niż w profilach zwykłych oraz doprowadzeniu powierzchni płata do niezwykłej gładkości. Dzięki tej gładkości i specjalnemu kształtowi, strugi powietrza opływają profil na znacznej długości bez najmniejszych nawet zaburzeń (laminarnie) i to jest właśnie przyczyną małego oporu. Jednak na wielkich kątach natarcia, gdy następuje zaburzenie opływu, profile laminarne są zwykle gorsze od zwykłych. Użytkowanie szybowców z płatami laminarnymi jest bardzo kłopotliwe, gdyż płat musi być chroniony na ziemi od najdrobniejszych nawet uszkodzeń. Ciągłe polerowanie, chronienie płatów pokrowcami i inne „szykany" są możliwe tylko w odniesieniu do sprzętu specjalnego, zawodniczego, doświadczalnego lub rekordowego.



— A ja ci mówię, że drugie takie „przymusowe" lądowanie nieprędko nam się nadarzy!

Rys. A. Mroczek

RECENZJE

WK ODPOWIADA

W związku z wyjaśnieniami ob. F. Janika, które ukazały się w Nr. 15 „Skrzydlatej Polski" z dnia 10. IV. 55 r, komunikuję co następuje:

1. Objętość nie została narzucona autorom. Na podstawie porozumienia umowa zawarta w dniu 25.2.53 r. opiewała tylko na 12 arkuszy. Autorzy przekroczyli znacznie objętość pracy i złożyli ją w objętości 24 arkuszy. Redakcja wystąpiła o podwyższenie objętości do 20 arkuszy. Tak duże podwyższenie objętości było spowodowane tym, że praca ta była pionierską pozycją i redakcji chodziło o to, by materiał został podany możliwie wyczerpująco.

2. „Nożyce redakcyjne", na które skarży się ob. F. Janik, usunęły przede wszystkim cały I rozdział obejmujący: Elektromagnetyzm, Drgania, Obwody drgań elektrycznych i Lampy elektronowe.

Wyjątek z opinii inż. Glogera tak charakteryzuje rozdziały początkowe:

„1) Rozdział „Wiadomości podstawowe". Rozdział całkowicie nie nadaje się do wydania w tej książce, a to z następujących powodów:

a. tematy zawarte w tym rozdziale poruszane są w każdej podstawowej fizyce w ujęciu bardziej przystępnym dla tej klasy czytelników,

b. zgromadzone podstawowe wiadomości podane są w sposób surowy (z zastosowaniem skomplikowanych wzorów — różniczki), oderwany od tematu, nieprzekonywający czytelnika, tak, że całość książki zyska, jeśli część ta zostanie zupełnie pominięta,

c. autor w sposób swoisty ujmuje zagadnienia z podstaw elektrotechniki... W wielu wypadkach istnieją zasadnicze błędy...

3) Rozdział „Radionamierzanie"

W rozdziale tym autor szeroko rozwodzi się o systemach ganiometrów. Przykłady urządzeń jakie podaje autor są w wielu wypadkach zupełnie niestosowane w lotnictwie, lub jeśli były podane to z okresu po pierwszej wojnie światowej. Przykłady dobierane są niefortunnie...

4) Rozdział „Radionamiary"

Rozdział ten, jak i poprzedni, posiada opisy urządzeń już dawno wycofanych z lotnictwa lub w ogóle nie stosowanych. Opisy te, są to fragmenty pewnych urządzeń, luźno z sobą powiązanych, które w tym stanie nie posiadają dla czytelnika żadnej wartości.

...Opisy urządzeń w tej pracy nie zawierają szczegółów technicznych, raczej podane są z punktu zadań operatywnych (co jest zaletą) i dlatego zamieszczanie podstawowych wiadomości z elektrotechniki mija się zupełnie z celem".

Drugi opiniodawca zgadza się całkowicie z powyższą opinią.

Zrozumiałe, że po takich opiniach i gruntownym przeanalizowaniu książki, redakcja musiała z książki usunąć wstępny rozdział, zawierający w niejasny sposób podane wiadomości z elektrotechniki i radiotechniki.

Chyba jest rzeczą zrozumiałą, że do książek, zwłaszcza na III i IV poziomie, czytelnik musi mieć pewne przygotowanie i nie można w każdej książce zaczynać od spraw podstawowych. We wstępie zresztą jest to wyraźnie zaznaczone, a w wykazie książek podano uzupełniająca literaturę z dziedziny elektryczności i radia.

Ponadto zgodnie z życzeniem opiniodawców zostały skreślone ustępy dotyczące przestarzałych urządzeń.

W wyniku należy stwierdzić, że wyjaśnienia ob. Janika mijają się z prawdą, gdyż:

1. Objętość pracy została znacznie powiększona (o 40%).
2. Opisy działania urządzeń zostały skreślone w bardzo nieznacznej ilości. Skreślono opisy systemów nie spotykanych w lotnictwie.
3. Ob. Janik nie uzgodnił ze swoim współautorem ob. Bądowskim dokładnego podziału pracy i „dublował" go np. przy opisie działania radiolatarni, więc fragmenty te należało usunąć.
4. Wstęp nie posiadał żadnej wartości dla pracy. Jeżeli recenzent miał zastrzeżenia do jednego wzoru różniczkowego, tym bardziej zganiłby cały rozdział.
5. Z opisu działania radiokompasu nie zostało nic usunięte.

Biorąc to wszystko pod uwagę, należy wyrazić nie tylko „ubolewanie" ale i zdziwienie z powodu postawy Redakcji „Skrzydlatej Polski", która zamieściła wyjaśnienia ob. Janika zaopatrzywszy je w komentarz nie uzgodniony z naszą Redakcją.

Z. MODZELEWSKI
Redaktor WK

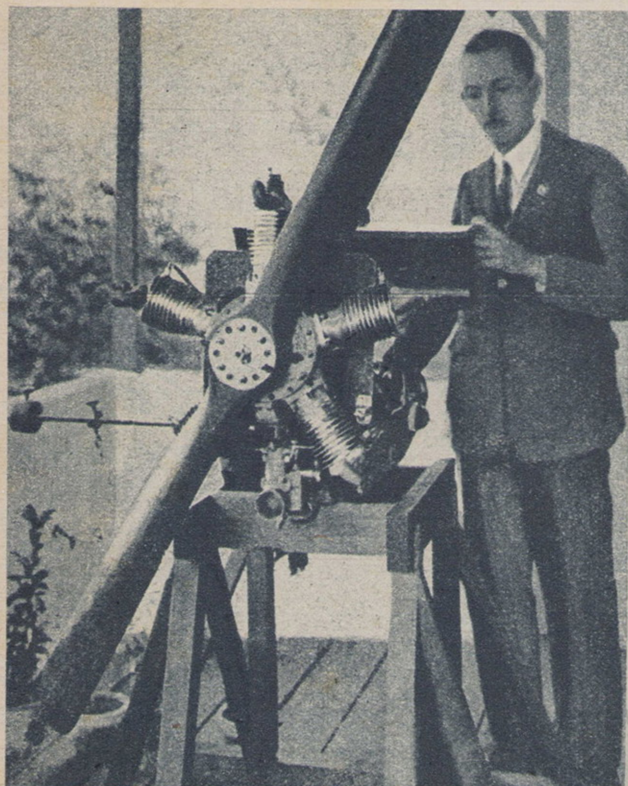
Skrzydlata 

ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 7 czerwca 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego Zam. 3037/C. B-6-5600

SILNIK LOTNICZY inż. W. Zalewskiego



Inż. Władysław Zalewski przy silniku własnej konstrukcji — zdjęcie archiwalne.

PIERWSZY polski silnik lotniczy w okresie międzywojennym zbudował w 1923 roku inż. Władysław Zalewski, znany czytelnikom z opisów pierwszych jego prac podanych w nr. nr. 6 i 12 „Skrzydlatej Polski" z br.

Celem scharakteryzowania stosunków ówczesnych władz do konstruktorów, przytaczam wyjątek z artykułu inż. G. Mokrzyckiego pt „Pierwszy polski silnik lotniczy", zamieszczonego w nr. 4 czasopisma „Lotnik" z 1.V.1924 r.:

„Narzekamy zwykle na brak ludzi z fachowym wykształceniem i z odpowiednim polotem wynalazczym. Istotnie, wielu ich u nas nie ma. Jeżeli jednak znajdzie się człowiek, mogący pchnąć czy to naukę, czy technikę, o spory krok naprzód, napotyka w swych usiłowaniach na zupełny brak zrozumienia i poparcia, naraża się na uśmiech pobłażania u kacyków, mających głos "decydujący w tych sprawach, (ale za to będących często zupełnymi analfabetami pod względem technicznym), nawet naraża się na niechęć i wrogie intrygi ze strony „kolegów". I jeżeli nie jest to jednostka o żelaznej woli, która potrafi przez wieloletnie wysiłki, skromnymi środkami, dojść do celu własnymi wyłącznie siłami, dobry pomysł nie doczekuje się realizacji. Do tych ostatnich należy konstruktor pierwszego polskiego silnika inż Władysław Zalewski".

Konstruktor po powrocie z Rosji w 1918 r. wstąpił do Centralnych Warsztatów Lotniczych. Władze zwierzchnie przerzucały go od jednej pracy do drugiej, każąc wykonywać takie zadania, które z góry były skazane na pozostanie na papierze. Między innymi opracowywał, na zlecenie ówczesnego Departamentu Lotniczego M. S. Wojsk., dwupłatowiec wywiadowczy, którego budowę zdecydowano po dwuletnim załatwianiu sprawy „drogą urzędową".

Zrażony tymi różnego rodzaju niepowodzeniami, niezależnymi od siebie, inż. Zalewski zerwał chwilowo kontakt z instytucjami i założył własną pracownię mechaniczną w Milanówku. Po własnoręcznym wykonaniu rysunków i obliczeń silnika, przebudowuje w swoim mieszkaniu kuchnię na piec odlewniczy. Przy pomocy dwóch uczniów ślusarskich wykonuje wszelkie prace przy silniku we własnym warsztacie.

Układ silnika widoczny jest na załączonej fotografii. Cylindry w ilości 5, rozmieszczone w gwiazdę, posiadały średnicę 55 mm, skok 75 mm. Przy 2 400 obr/min silnik dawał moc 18 KM, stosunek sprężania mieszanki — 6.

Skrzynia korbowa, odlana z aluminium, mieściła w sobie jednolity wał korbowy, wykonany jako odkówka ze stali chromoniklowej. Wał spoczywał na dwóch mocnych łożyskach kulkowych. Z przodu posiadał łożysko oporowe kulkowe projektu i wykonania konstruktora. Na czopie wału korbowego umieszczony był bęben, z odpowiednio ukształtowanym łożyskiem ślizgowym, na którym opierały się głowy korbowodów. Korbowody — wykonane ze stali niklowej, kute i frezowane na przekrój dwuteowy. W stopie każdego korbowodu zamocowany był sztywno sworzeń tłokowy ze stali chromoniklowej. Sworznie tłokowe posiadały łożyska ślizgowe w nadlewkach tłokowych. Tłoki odlane ze specjalnego stopu aluminiowego, posiadały 3 rowki na pierścienie tłokowe, płaskie denko oraz jedno żebro usztywniające wewnątrz tłoka.

Cylindry tego silnika posiadały bardzo ciekawą i oryginalną budowę. Każdy cylinder był zamocowany 6 śrubami do skrzyni korbowej. Stalowe tuleje robocze cylindra, wykonane z rur mannesmanowskich, miały na sobie głowicę i żebra chłodzące cylindra odlane z aluminium. Tego rodzaju połączenie, uzyskane tylko przez proste zalanie metalu na metal, zdało doskonale egzamin wytrzymałościowy i było bezwzględną nowością w konstrukcji silników w tym okresie.

W aluminiowej głowicy każdego cylindra mieściły się dwa stalowe gniazda zaworów. Każde dwa grzybki zaworów w cylindrze sterowane były za pomocą jednego popychacza, napędzanego tarczą rozrządczą wirującą w kierunku przeciwnym niż wał silnika. Zasilanie silnika odbywało się przez gaźnik konstrukcji inż. Zalewskiego. Z gaźnika mieszanka paliwowa dostawała się do kolektora, stanowiącego wspólny odlew ze skrzynią korbową silnika. Poprzez proste rury ssące, umieszczone w tylnej płaszczyźnie silnika za każdym cylindrem, mieszanka dostawała się z kolektora do zaworu ssącego silnika. W przedniej płaszczyźnie cylindrów wystawały krótkie rury wydechowe z każdego cylindra. Smarowanie silnika — pod ciśnieniem, przy pomocy specjalnej małej pompki obiegowej. Zapalanie silnika — poprzez iskrownik Boscha, umieszczony na tylnej pokrywie skrzyni korbowej. Pod iskrownikiem umocowany był rozdzielacz prądu, pomysłu i wykonania konstruktora.

Zbudowany silnik był typem na wskroś nowoczesnym, wybiegającym konstrukcją znacznie przed okres budowy. Był tani i ekonomiczny w eksploatacji i mógł być dostępny do użytkowania przez szeroki ogół zainteresowanych. Zacytuję znów słowa inż. G. Mokrzyckiego: „Ponieważ brak zrozumienia ze strony czynników urzędowych dla usiłowań polskich konstruktorów jest u nas objawem stałym (czego dowodem był ostatnio również fakt, że inż. Malinowski musiał oddać swój samolot z wyginalnym skrzydłem do eksploatacji Anglikom), powinno społeczeństwo rzucić swój głos na szalę w tej sprawie".

Pomimo to, że silnik inż. Zalewskiego był zupełnie udanym prototypem i pracował na płatowcach tegoż konstruktora aż do roku 1937-38 ogół polskich pilotów sportowych nie doczekał się w ogóle masowej produkcji tak bardzo potrzebnego, polskiego silnika słabej mocy.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

SZKOLNO-TRENINGOWY samolot konstrukcji Aleksandra Jakowlewa „Jak-18" jest najbardziej rozpowszechnionym w całym obozie pokoju typem samolotu szkolnego. Na samolocie tym radzieccy piloci pobili szereg rekordów w 3-ej kategorii maszyn (1000—1500 kG).

„Jak-18" jest jednosilnikowym, dwumiejscowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej (z wyjątkiem pokrycia, którym jest płótno).

Skrzydło — trójdzielne, składa się z prostokątnej części środkowej i części skrajnych o obrysie trapezowym. Pokrycie części środkowej z blachy duralowej. Części skrajne kryte płótnem, noski usztywnione blachą. Pod spływem części środkowej — klapa typu krokodyl, uruchamiana pneumatycznie.

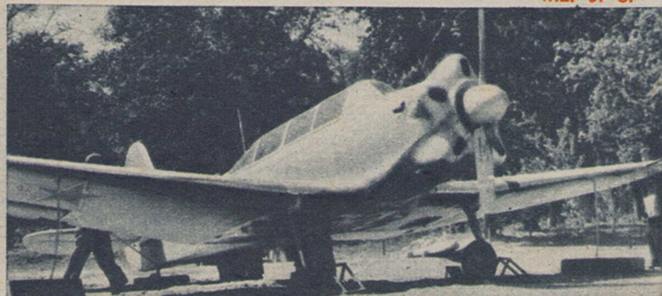
Kadłub konstrukcji kratownicowej, kryty w przedniej części blachą, a w tylnej płótnem. Fotele pilotów — w tandem, wyposażone w układ podwójnego sterowania. Pełne wyposażenie radiowe. Kabina osłonięta długą oszkloną limuzyną, podobnie jak w „Jaku-11".

Usterzenie konstrukcji metalowej, kryte płótnem.

Podwozie typu klasycznego. Główne podwozie chowane do tyłu w taki sposób, że amortyzator i większa część koła wystaje pod dolną powierzchnię skrzydła. Koło ogonowe stałe.

Silnik gwiazdowy, 5-cylindrowy M-11 FR o mocy 160/140 KM, okapotowany osłoną charakterystycznego kształtu. Śmigło dwułopatowe przestawialne.

inż. J. S.



JAK — 18
ZSRR

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:	
Rozpiętość	10,6 m
Długość	8,03 m
Pow. nośna	17 m²
Ciężary:	
Ciężar własny	755 kG
Ciężar w locie	1070 kG
Osiągi:	
Prędk. maks.	257 km/h
Prędk. przel.	215 km/h
Prędk. lądow.	85 km/h
Pułap	6000 m
Zasięg	1000 km

